Anno V - N. 27

4 Luglio 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ** **

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, luglio 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — (280)

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. D. *n.* 446 *del* 12 *maggio* 1912, *che approva le tabelle esplicative indicanti le somme costituenti il bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1911-1912 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 31 del R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016, che approva il testo unico della legge sull'Amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato, e 156 del relativo regolamento approvato col R. decreto del 4 maggio 1885, n. 3074;

Viste le leggi: 15, 18, 22, 25 e 30 giugno 1911, numeri 536, 548, 562, 577, 578, 600, 601, 602, 603, 604, 605 e 606, colle quali vennero approvate le previsioni per l'entrata e per la spesa dello Stato, per l'Amministrazione del Fondo pel culto, per l'Amministrazione del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, per l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per l'Amministrazione di fondo massa del Corpo della Regia guardia di finanza, e per il R. Commissario talassografico italiano, per l'esercizio finanziario 1911-912;

Vista la legge in data 21 marzo 1912, n. 194, che approva le variazioni da introdursi alle previsioni stabilite colle leggi predette, per l'assestamento del bilancio dell'esercizio medesimo;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 123 del 24 maggio. 1912 Le tabelle esplicative invece sono state pubblicate nella *Gazzetta ufficiale* n. 151 del 27 giugno 1912.

Art. 1.

È approvata l'annessa tabella esplicativa ripartita in diciotto prospetti, visti d'ordine Nostro dal ministro del tesoro, coi quali vengono indicate le somme che costituiscono il bilancio per l'esercizio finanziario 1911-912 dell'Amministrazione dello Stato e di quelle del Fondo per il culto, del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, delle Ferrovie dello Stato, dell'Amministrazione del fondo massa del corpo della Regia guardia di finanza e del R. Comitato talassografico italiano.

Omissis.

Art. 12.

Le somme che costituiscono il bilancio delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912, vengono determinate come segue:

a) la competenza dell'entrata ordinaria e straordinaria è fissata nella somma di lire millesettecentotrentaquattro milioni quattrocentosettantunomila duecentotrenta (L. 1,734,471,230), giusta la colonna 6ª del prospetto XII;

b) la competenza della spesa ordinaria e straordinaria è approvata nella somma di lire millesettecentotrentaquattromilioni quattrocentosettantunomila duecentotrenta (L. 1,734,471,230), giusta la colonna 6ª del prospetto XIII;

c) i residui attivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1911-912, sono determinati nella somma di lire centotrentaseimilioni quattrocentonovantasettemila quattrocentosessantaquattro e centesimi novanta (L. 136,497,464.90), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1910-911 e riportata nella colonna 7ª del prospetto XII;

d) i residui passivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1911-912, sono determinati nella somma di lire centotrentacinquemilioni centosettantatremila quattrocentoventiquattro

e centesimi sessanta (L. 135,173,424.60), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1910-911 e riportata nella colonna 7ª del prospetto XIII;

e) le entrate ordinarie e straordinarie da incassare nell'esercizio 1911-912, sono previste nella somma di lire milleottocentosessantatremilioni novecentosessantottomila seicentonovantaquattro e centesimi novanta (L. 1,863,968,694.90), giusta la colonna 9ª del prospetto XII;

f) le spese ordinarie e straordinarie da pagare nell'esercizio 1911-912, sono previste nella somma di lire milleottocentotrentacinquemilioni seicentoquarantaquattromila seicentocinquantaquattro e centesimi sessanta (L. 1,835,644,654.60), giusta la colonna 9ª del prospetto XIII;

g) la previsione del conto di cassa per l'esercizio 1911-912 è stabilita secondo il prospetto XIV, dal quale risulta alla chiusura dell'esercizio stesso un presunto fondo di cassa di lire trentaduemilioni (L. 32,000,000).

Omissis.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 maggio 1912.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto, *Il Guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

TABELLA ESPLICATIVA. **Prosp**

	Competenza per l'esercizio	
	Somme approvate con la legge dello stato di previsione	Variazioni approvate con la legge di assestamento
	1	2
RIASSUNTO DELL' ENTRATA		
Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.		
Titolo I. Parte ordinaria.		
§ 1. Prodotti del traffico	527.495.000 —	+ 465.000 —
§ 2. Introiti indiretti dell'esercizio.	22.490.000 —	+ 2.830.000 —
§ 3. Entrate eventuali	4.470.000 —	+10.530.000 —
§ 4. Introiti per rimborsi di spesa	46.380.000 —	+ 5.436.000 —
§ 5. Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.	—	—
Totale titolo I - Parte ordinaria . .	600.835.000	+19.261.000 —
Titolo II. Parte straordinaria.	163.117.000 —	+14.012.000 —
Totale delle entrate ordinarie e staordinarie.	763.952.000 —	+33.273.000 —
Da riportarsi. . .	763.952.000 —	+33.273.000 —

etto XII. ENTRATA — FERROVIE DELLO STATO

1911-912 Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne v e z del conto consuntivo per l'esercizio 1910-911	Totale delle colonne 3 e 4	incassi presunti per l'esercizio finanziario 1911-912	incassi presunti per gli esercizi avvenire
3	4	5	6	7
527.960.000 —	—	527.960.000 —	527.960.000 —	—
25.320.000 —	141.207 69	25.461.207 69	25.461.207 69	—
15.000.000 —	10.550.862 49	25.550.862 49	25.550.862 49	—
51.816.000 —	2.119.397 35	53.935.397 35	53.935.397 35	—
—	1.701.958 29	1.701.958 29	1.701.958 29	—
620.096.000 —	14.513.425 82	634.609.425 82	634.609.425 82	—
177.129.000 —	40.496.476 26	217.625.476 26	217.625.476 26	—
797.225.000 —	55.009.902 08	852.234.902 08	852.334.492 08	—
797.225.000 —	55.009.902 08	852.234.902 08	852.234.902 08	—

TABELLA ESPLICATIVA. **Prosp**

	Competenza per l'esercizio	
	Somme approvate con la legge dello stato di previsione 1	Variazioni approvate con la legge di assestamento 2
Riporto . . .	763.952.000 —	+ 33.273.000 —
Gestioni speciali ed autonome.		
Titolo III. Magazzini ed officine:		
§ 1. Gestione autonoma dei magazzini . . .	205.306.000 —	+ 3.768.530 —
§ 2. Officine	138.860.000 —	+ 4.190.000 —
Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi.	47.111.600 —	+ 3.479.100 —
Titolo V. Gestioni delle case economiche dei ferrovieri	—	+ 100.000 —
Titolo VI. Operazioni per conto di terzi:		
§ 1. Operazioni attinenti ai trasporti	464.585.000 —	— 4.200.000 —
§ 2. Operazioni attinenti al personale . . .	13.600.000 —	— 2.000.000 —
§ 3. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati.	9.710.000 —	— 1.050.000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome. .	879.172.600 —	+ 4.287.630 —
Titolo VII. Partite di giro	52.861.000 —	+ 925.000 —
Totale generale dell'entrata . .	1.695.985.600 —	+ 38.485.630 —

etto XII. ENTRATA — FERROVIE DELLO STATO.

1911-912 Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne *v* e *z* del conto consuntivo per l'esercizio 1910-911	Totale delle colonne 3 e 4	incassi presunti per l'esercizio finanziario 1911-912	incassi presunti per gli esercizi avvenire
3	4	5	6	7
797.225.000 —	55.009.902 08	852.234.902 08	352.334.902 08	—
209.074.530 —	31.110.089 99	240.184.619 99	240.184.619 99	—
143.050.000 —	—	143.050.000 —	143.050.000 —	—
50.590.700 —	31.083 21	50.621.783 21	50.621,783 21	—
100.000 —	16.000.000 —	16.100.000 —	9.100.000 —	7.000.000 —
460.385.000 —	4.442.001 88	464.827.001 88	464.827.001 88	—
11.600.000 —	766.898 10	12.366.898 10	12.366.898 10	—
8.660.000 —	29.137.489 64	37.797.489 64	37.797.489 64	—
883.460.230 —	81.487.562 82	964.947.792 82	957.947.792 82	7.000.000 —
53.786.000 —	—	53.786.000 —	53.786.000 —	—
1.734.471.230 —	136.497.464 90	1.870.968.694 90	1.863.968.694 90	7.000.000 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

TABELLA ESPLICATIVA. **Prospet**

Capitoli	Competenza per l'esercizio	
Denominazione	Somme approvate colla legge dello stato di previsione	Variazioni approvate con la legge di assestamento
1	2	3
RIASSUNTO DELLA SPESA		
Spese d'esrcizio e per aumenti patrimoniali		
Titolo I. — Parte ordinaria:		
Sezione I. — Spese d'esercizio:		
§ 1. — Direzione generale, Servizi centrali I, II, III, IV, V, e Ufficio stralcio. . . .	7.730.000 —	+ 434.000 —
§ 2. — Approvvigionamenti e magazzini . .	6.590.000 —	+ 920.000 —
§ 3. — Servizio del movimento e traffico . .	127.670.000 —	+ 8.680.000 —
§ 4. — Servizio commerciale e controllo prodotti	5.687.000 —	+ 454.000 —
§ 5 — Servizio della navigazione	4.735.000 —	+ 392.000 —
§ 6. — Servizio della trazione e del materiale rotabile	177.324.000 —	+ 7.040.000 —
§ 7. — Servizio del mantenimento e della sorveglianza	63.948.000 —	+ 5.276.000 —
§ 8. — Navigazione dello stretto di Messina .	608.500 —	+ 178.500 —
§ 9. — Spese generali dell'amministrazione .	44.194.000 —	+ 3.881.000 —
§ 10. — Servizi secondari.	5.377.000 —	+ 245.000 —
Totale sezione I . .	443.863.500 —	+27.010.500 —
Sezione II. — Spese complementari	24.767.000 —	+ 24.000 —
Da riportarsi . . .	468.630.500 —	+27.034.500 —

etto XIII. SPESA — FERROVIE DELLO STATO.

1910-911 Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne v e z del conto consuntivo per l'esercizio 1910-911	Totale delle colonne 4 e 5	Pagamenti presunti per l'esercizio finanziario 1911-912	Pagamenti presunti per gli esercizi avvenire
4	5	6	7	8
8.164.000 —	—	8.164.000 —	8.164.000 —	—
7.510.000 —	—	7.510.000 —	7.510.000 —	—
136.350.000 —	—	136.350.000 —	136.350.000 —	—
6.141.000 —	—	6.141.000 —	6.141.000 —	—
5.127.000 —	—	5.127.000 —	5.127.000 —	—
184.364.000 —	—	184.364.000 —	184.364.000 —	—
69.224.000 —	—	69.224.000 —	69.224.000 —	—
787.000 —	—	787.000 —	787.000 —	—
48.075.000 —	—	48.075.000 —	48.075.000 —	—
5.132.000 —	—	5.132.000 —	5.132.000 —	—
470.874.000 —	—	470.874.000 —	470.874.000 —	-
24.791.000 —	16.517.296 13	41.308.296 13	37.308.296 13	4.000.000 —
495.665.000 —	16.517.296 13	512.182.296 13	508.182.296 13	4.000.000 —

TABELLA ESPLICATIVA. *Segue* **Pros**

Capitoli — Denominazione	Competenza per l'esercizio — Somme approvate con la legge dello stato di previsione	Variazioni approvate con la legge di assestamento
1	2	3
Riporto . . .	468.630.500 —	+ 27.034.500 —
Sezione III. — Spese accessorie:		
§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria	91.354.500 —	— 8.034.023 —
§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione	40.850.000 —	+ 260.523 —
Totale del titolo I - Parte ordinaria . .	600.835.000 —	+19.261.000 —
Tilolo II. — Parte straordinaria	163.117.000 —	+14.012.000 —
Totale delle spese ordinarie e straordinarie . .	763.952.000 —	+33.273.000 —
Gestioni speciali ed autonome.		
Titolo III. — Magazzini ed officine:		
§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini. .	205.306.000 —	+ 3.768.530 —
§ 2. — Officine	138.860.000 —	+ 4.190.000 —
Titolo IV. — Gestione del fondo pensione e sussidi	47.111.600 —	+ 3.479.100 —
Titolo V. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri	—	+ 100.000 —
Titolo VI. — Operazioni per conto di terzi:		
§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti . .	464.585.000 —	— 4.200.000 —
§ 2. — Operazioni attinenti al personale. .	13.600.000 —	— 2.000.000 —
Da riportarsi . . .	1.633.474.600 —	+38.610.630 —

Prospetto XIII. SPESA — FERROVIE DELLO STATO.

izio 1910-911 Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne v e z del conto consuntivo per l'esercizio 1909-1910	Totale delle colonne 3 e 4	Incassi presunti per l'esercizio finanziario 1910-911	Incassi presunti per gli esercizi avvenire
4	5	6	7	8
495.665.000 —	16.517.296 13	512.182.296 13	508.182.296 13	4.000.000 —
83.320.477 —	48.901.270 15	132.221.747 15	117.221.747 15	15.000.000 —
41.110.523 —	18.103.240 42	59.213.763 42	49.213.763 42	10.000.000 —
620.096.000 —	83.521.806 70	703.617.806 70	674.617.806 70	29.000.000 —
177.129.000 —	14.193.823 76	191.322.823 76	191.322.823 76	—
797.225.000 —	97.715.630 46	894.940.630 46	865.940.630 46	29.000.000 —
209.074.530 —	1.187.016 94	210.261.546 94	210.261.546 94	—
143.050.000 —	—	143.050.000 —	143.050.000 —	—
50.590.700 —	1.913.785 28	52.504.485 28	52.504.485 28	—
100.000 —	15.417.857 25	15.517.857 25	10.517.857 25	5.000.000 —
460.385.000 —	13.032.890 74	473.417.890 74	473.417.890 74	—
11.600.000 —	746.058 33	12.346.058 33	12.346.058 33	—
1.672.025.230 —	130.013.239 —	1.802.038.469 —	1.768.038.469 —	34.000.000 —

TABELLA ESPLICATIVA. Segue Pros

Capitoli	Competenza per l'esercizio	
Denominazione 1	Somme approvate con la legge dello stato di previsione 2	Variazioni approvate con la legge di assestamento 3
Riporto . . .	1.633.414.600 —	+ 38.610.630 —
§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	9.710.000 —	— 1.050.000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome . .	879.172.600 —	+ 4.287.630 —
Titolo VII. — Partite di giro	52.861.000 —	+ 925.000 —
Totale generale della spesa	1.695.985.600 —	+ 38.485.630 —

petto XIII

SPESA FERROVIE DELLO STATO.

1911-912			Pagamenti presunti	
Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne r e z del conto consuntivo per l'esercizio 1910-911	Totale delle colonne 4 e 5	per l'esercizio finanziario 1911-912	per gli esercizi avvenire
4	5	6	7	8
1.672.025.230 —	130.013.239 —	1.802.038.469. —	1.768.038.496 —	34.000.000 —
8.660.000 —	—	8.660.000 —	8.660.000 —	—
883.460.230 —	32.297.608 54	915.757.838 54	910.757.838 54	5.000.000 —
53.786.000 —	5.160.185 60	58.946.185 60	58.946.185 60	—
1.734.471.230 —	135.173.424 60	1.869.644.654 60	1.835.644.654 60	34.000.000 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro del Tesoro
TEDESCO.

TABELLA ESPLICATIVA.

Prospet

Conto di cassa per l'esercizio finanziario

Numero dei capitoli del bilancio	ATTIVO		
	Fondo di cassa alla chiusura dell'esercizio 1910-911.		11.616.539 04
	Crediti fuori bilancio verso diversi al 30 giugno 1911.		—
	Incassi presunti.		
Da 1 a 39	Parte ordinaria	634.609.425 82	
» 40 a 42	Parte straordinaria	217.625.476 26	
» 43 a 52	Magazzini ed officine	383.234.619 99	
» 53 a 58	Gestione del fondo pensioni e sussidi	50.621.783 21	
» 59 a 62	Gestione delle case economiche pei ferrovieri	9.100.000 —	
» 63 a 86	Operazioni per conto di terzi . .	514.991.389 62	
» 87 a 90	Partite di giro	53.786.000 —	
			1.863.968.694 90
	Debiti, fuori bilancio verso diversi, presunti al 30 giugno 1912.		5.000.000 —
	Totale generale . . .		1.880.615.233 94

to XIV. AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO.

dal 1º luglio 1911 al 30 giugno 1912.

Numero dei capitoli del bilancio	PASSIVO		
	Debiti, fuori bilancio verso diversi, al 30 giugno 1911.		12.970.579 34
	Pagamenti presunti.		
Da 1 a 59	Parte ordinaria	674.617.806 70	
» 60 a 68 bis	Parte straordinaria	191.322.823 76	
» 69 a 75	Magazzini ed officine	353.511.546 94	
» 76 a 85	Gestione del fondo pensioni e sussidi.	52.504.485 28	
» 81 a 99	Gestione delle case economiche pei ferrovieri	10.517.857 25	
» 90 a 113	Operazioni per conto dei terzi . .	494.423.949 07	
» 114 a 117	Partite di giro	58.946.185 60	
			1.835.644.654 60
	Fondo di cassa presunto al 30 giugno 1912 . . .		32.000.000 —
	Crediti fuori bilancio verso diversi, presunti al 30 giugno 1912		—
	Totale generale . . .		1.880.615.233 64

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

LEGGE *n. 604 del 20 giugno 1912 che approva il bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1912-1913* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Omissis.

Art. 5.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1912 al 30 giugno 1913, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato in appendice alla presente legge.

Art. 6.

Agli effetti dell'art. 38 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, il limite massimo dell'annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1912-13 in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la constatata loro inabilità, è stabilito nella somma di L. 600,000.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 149 del 25 giugno 1912.

d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 20 giugno 1912.

VITTORIO EMANUELE III

TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

APPENDICE

allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-913

Bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1912-913.

ENTRATA

TITOLO I.

Parte ordinaria

(Art. 18, prima parte, della legge 7 luglio 1907, n. 429).

§ 1. — Prodotti del traffico.

1.	Viaggiatori	202,558,418	23
2.	Viaggi dei membri del Parlamento	741,581	77
3.	Bagagli e cani	10,700,000	—
4.	Merci a grande velocità	27,200,000	—
5.	Merci a piccola velocità accelerata	26,300,000	—
6.	Merci a piccola velocità ordinaria	267,500,000	—

7. Prodotti secondari:		8,650,000 —
A) Viaggiatori	850,000	
B) Bagagli e cani	65,000	
C) Merci a grande velocità. . . .	1,350,000	
D) Merci a piccola velocità accelerata	400,000	
E) Merci a piccola velocità ordinaria	5,985,000	
8. Prodotti della navigazione dello Stretto di Messina: . . . . , ...		575,000 —
A) Viaggiatori	218,000	
B) Bagagli e cani	10,000	
C) Merci a grande velocità. . . .	26,000	
D) Merci a piccola velocità accelerata	50,000	
E) Merci a piccola velocità ordinaria	235,000	
F) Introiti diversi	36,000	
9. Prodotti del servizio di navigazione (art. 2 e 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111): . .		2,300,000 —
A) Passeggeri	1,990,000	
B) Merci	240,000	
C) Bestiame.	47,000	
D) Introiti diversi.	23,000	
Totale § 1. . .		546,525,000 —

§ 2. — **Introiti indiretti dell'esercizio.**

10. Redditi patrimoniali		1,820,000 —
A) Pigioni di locali	340,000	
B) Affitto di terreni ed aree di deposito	280,000	
C) Vendita di prodotti del suolo. .	210,000	
D) Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi	530,000	
E) Canoni per concessioni di binari di raccordo	200,000	
F) Canoni per pedaggi e attraversamenti.	140,000	
G) Diversi	120,000	
11. Telegrammi privati		235,000 —
12. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo		770,000 —

13. Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria . . . . 780,000 —

14. Proventi per servizi accessori: . . . . . 1,450,000 —

A) Tasse per deposito bagagli . .	200,000	
B) Tasse per gabinetti di toilette .	10,000	
C) Introiti per il servizio di pubblicità nelle stazioni e nei treni . .	215,000	
D) Introiti delle rivendite di libri e giornali.	400,000	
E) Introiti lordi per noleggio di cuscini	340,000	
F) Introiti per il servizio dei *camions* automobili	2,000	
G) Servizio di presa e consegna a domicilio	70,000	
H) Tassa differenziale di trasporto del combustibile venduto a terzi .	75,900	
I) Diversi	138,000	

15. Introiti indiretti del servizio di navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) . . per memoria

16. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, lettera *d*, ed art. 8 prima parte) . . . . . . 11,580,000 —

A) Sovratasse sui trasporti, a termini dell'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101	9,390,000	
B) Concorso della gestione pensioni e sussidi nelle spese del servizio sanitario (cap. 79 della spesa) . .	320,000	
C) Ricavo della vendita degli oggetti abbandonati e non reclamati . .	80,000	
D) Eccedenze di cassa ed eccedenze di tassazione e assegni non rimborsati	1,200,000	
E) Biglietti d'ingresso nelle stazioni e di accesso ai piroscafi	570,000	
F) Utili sulla vendita di prontuari, tariffe e documenti di trasporto .	10,000	
G) Diversi	10,000	

17. Introiti per i servizi marittimi di Venezia: (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazione merci) - (Officina elettrica) e della gestione marittima di Genova molo vecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto di terzi)		4,650,000 —
18. Utili di magazzino:		4,000,000 —
A) Eccedenze riscontrate nelle scorte	2,500,000	
B) Maggior ricavo nella vendita dei materiali in ra porto al prezzo di carico e utili diversi	1,500,000	
Totale del § 2. . .		25,285,000 —

§ 3. — **Entrate eventuali.**

19. Proventi eventuali		3,000,000 —
A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di Cassa versate nelle sezioni di tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia . .	110,000	
B) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie, ecc. . .	150,000	
C) Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori (cap. 55 della spesa)	2,100,000	
D) Differenze di cambio	400,000	
E) Diversi	240,000	
20. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 e articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372)		7,500,000 —
21. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto		per memoria
Totale del § 3. . .		10,500,000 —

§ 4. — Introiti per rimborsi di spesa.

22. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa .		13,400,000 —
A) Trasporti per conto dello Stato .	2,700,000	
B) Trasporti per lavori in conto spese ordinarie di esercizio e complementari	1,400,000	
C) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi	2,300,000	
D) Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori.	1,600,000	
E) Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini	5,080,000	
F) Spinte e controspinte di carri in dogana	60,000	
G) Concorso del Ministero della pubblica istruzione nei viaggi dei maestri elementari	40,000	
H) Trasporti in borsa comune colla Società Veneta, colle Società delle ferrovie di Reggio Emilia e della ferrovia Suzzara-Ferrara . . .	5,000	
I) Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni nelle agenzie doganali.	65,000	
K) Terremoto del 28 dicembre 1908.	p. memoria	
L) Diverse	150,000	
23. Ricuperi dei servizi della Direzione generale ed altre di carattere generale:		7,950,000 —
A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	5,950,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato o di terzi.	150,000	
C) Prestazioni per altre ferrovie. .	900,000	
D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose.	60,000	

E) Ricuperi di spese per il servizio sanitario	65,000	
F) Ricuperi di contributi al fondo pensioni e sussidi	46,000	
G) Ricuperi diversi	779,000	
24. Ricuperi del servizio del movimento e traffico.		3,615,000 —
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari . . .	94,000	
B) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi .	2,060,000	
C) In conto indennizzi	1,092,000	
D) Diversi	369,000	
25. Ricuperi del servizio della trazione e materiale:		17,300,000 —
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari . . .	50,000	
B) per manovre con locomotive e carrelli trasbordatari e per riscaldamento treni (cap. 6-B 4-c della spesa)	15,000,000	
C) per prestazioni ad altre Amministrazioni dello stato ed a terzi. .	900,000	
D) Diversi	1,350,000	
26. Ricuperi del servizio del mantenimento e sorveglianza		1,670,000 —
A) per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari . . .	1,260,000	
B) per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi. .	225,000	
C) Diversi	185,000	
27. Ricuperi per prestazioni del servizio di navigazione		per memoria
28. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti:		2,550,000 —
A) Servizi centrali.	37,000	
B) Movimento e traffico.	350,000	
C) Trazione e materiale rotabile. .	295,000	

D) Mantenimento e sorveglianza: . 1,864,000
1. Traverse . . . 1,654,000
2. Altri materiali . 210,000

E) Navigazione 4,000

29. Sovvenzione annua del tesoro per il servizio di navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) . . . . 2,700,000 —
30. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato) (art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 312, serie 2ª). . . . . 35,000 —
31. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune . . 1,600,000 —
32. Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 84 della spesa). . per memoria

Totale del § 4. . . 50,820,000 —

§ 5. — Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.

33. Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (cap. 46 della spesa . . . . per memoria
34. Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 47 della spesa) . . . per memoria
35. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 47 della spesa) . . . . per memoria
36, Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (cap. 48 della spesa) . . . . per memoria
37. Ricavo dalla demolizione od alienazione di galleggianti fuori servizio (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 49 della spesa) . . per memoria

38. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie	per memoria
39. Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte ordinaria (art. 29 della legge 2 luglio 1907, n. 429)	per memoria
Totale del § 5. . .	»
Totale del titolo I . .	633,130,000 —

TITOLO II.

Parte straordinaria

(Art. 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429).

40. Sovvenzioni del tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale (capitoli dal 60 al 69 della spesa):		150,000,000 —
A) Per la rete ferroviaria. . . .	150,000,000	
B) Per la navigazione	per memoria	
41. Sovvenzioni del tesoro per acquisto di 4000 carri e costruzione relativi parchi e mezzi di riparazione (art. 13 legge 13 aprile 1911, n. 310)		14,000,000 —
42. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro:		13,592,000 —
A) Rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniale (capitolo 67 della spesa). . . .	per memoria	
B) Ricavo dalla vendita di beni immobili (cap. 67 della spesa). .	per memoria	
C) Materiali di disfacimenti pertinenti al patrimonio ferroviario (cap. 66 e 67 della spesa	per memoria	
D) Materiali di disfacimento di galleggianti (capitolo 65 della spesa).	per memoria	

E) Versamento a magazzino di materiali d'esercizio esuberanti . .	per memoria	
F) Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile	13,592,000	
G) Contributo della parte ordinaria per spese di migliorie	per memoria	
H) Diversi	per memoria	
43. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte straordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		per memoria
Totale del Titolo II . .		177,592,000 —

TITOLO II.

Magazzini ed officine

§ I. — Gestione autonoma dei magazzini.

(Art 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429).

44. Fondi forniti dal tesoro per aumento della dotazione di magazzino		per memoria
45. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, comma 1° e 5°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372).		per memoria
46. Forniture ai servizi (capitolo 71 della spesa):		209,172,530 —
A) per conto spese ordinarie di esercizio	93,964,530	
B) per conto spese complementari .	9,598,000	
C) per conto spese straordinarie . .	23,110,000	
D) per conto officine	65,000,000	
E) per costituzione scorte	17,500,000	

47. Ricavi per vendita e accrediti diversi (somma da reintegrare al capitolo 71 della spesa)		per memoria
A) Vendite al personale, ad Amministrazioni pubbliche ed a terzi .	per memoria	
B) Forniture in conto massa vestiario	per memoria	
C) Accreditamento di deficienze giustificate riscontrate nelle scorte e deprezzamenti addebitati all'esercizio (cap. 42-*D* della spesa). .	per memoria	
48. Ricuperi e ritenute in conto scorte (cap. 72 della spesa)		per memoria
A) Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso . .	per memoria	
B) Ricupero di somme pagate in conto acquisti da regolare.	per memoria	
C) Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori.	per memoria	
49. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare al capitolo 71 della spesa (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		per memoria
Totale del § 1 . . .		209,172,530 —

§ 2. — **Officine.**

50. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del materiale rotabile staccate dai depositi (cap. 74 della spesa).		89,500,000 —
A) per manutenzione e riparazione materiale rotabile (cap. 18-*A* della spesa)	26,300,000	
B) per lavori di manutenzione affidati all'industria privata	21,000,000	
C) per lavori in conto esercizio . .	4,700,000	
D) in conto scorte di magazzino. .	30,000,000	
E) in conto migliorie, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere.	7,500,000	

51. Materiali di scorta: materie impiegate o scaricate (cap. 75 della spesa)		17,500,000 —
A) Scorte fisse per le officine annesse ai depositi e per le squadre di rialzo	7,500,000	
B) Parco sale montate e carrelli per veicoli	9,700,000	
C) Navigazione	300,000	
52. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine annesse ai depositi e dalle squadre di rialzo (cap. 76 della spesa)		32,900,000 —
A) per manutenzione e riparazione materiale rotabile (cap. 18-*A* della spesa)	18,700,000	
B) per altri lavori in conto esercizio.	600,000	
C) in conto scorte di magazzino. .	8,000,000	
D) in conto migliorie, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere . .	5,600,000	
53. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del mantenimento (cap. 77 della spesa) . . .		3,150,000 —
A) per conto dell'esercizio	150,000	
B) in conto scorte di magazzino. .	1,700,000	
C) in conto spese complementari, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere . .	1,300,000	
Totale del § 2 . . .		143,050,000 —
Totale del titolo III . . .		352,222,530 —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(Legge 9 luglio 1908, n. 418).

54. Ritenute al personale		11,315,000 —
A) Ordinarie (lettera *a* dell'art. 3 e parte prima dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 5,50 0[0	9,850,000	
Id. 3,50 0[0	15,000	
B) Straordinarie (lettera *b* dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	1,100,000	
C) Riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418).	50,000	
D) Multe (lettera *f* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) .	300,000	
55. Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale (lettera *c* dell'art. 3 e art. 4 ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 27-*A* e *B* della spesa)		17,199,500 —
56. Quota del 2 0[0 sul prodotto lordo del traffico (lettera *d* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 27-*C* e *D* della spesa) . . .		10,930,500 —
57. Sovratasse sui trasporti della ferrovia Brescia-Iseo (lettera *e* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)		3,800 —
58. Interessi		12,400,000 —
A) sulle somme costituenti i patrimoni dei cessati Istituti di previdenza ferroviari (lettera *g* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418).	6,300,000	

B) sulle somme accumulate presso la Cassa depositi e prestiti a termini degli articoli 21 e 23 della legge 29 marzo 1900, n. 101 (lettera *h* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	3,700,000	
C) sulle somme dovute dalla Società delle ferrovie Meridionali per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso per il periodo anteriore al 1° luglio 1885 (lettera *i* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	per memoria	
D) sulle somme eventualmente dovute dalle cessate Società ferroviarie esercenti le rete Adriatica, Mediterranea e Sicula per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso durante il periodo dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 (lettera *l* dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . .	per memoria	
E) sulle somme versate alla Cassa Depositi e prestiti per residui annuali della gestione del fondo pensioni e sussidi (lettera *m* dell'art. 3 ed articolo 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418) .	2,400,000	
59. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 82 della spesa).		11,000 —
Totale del titolo IV . . .		11,859,800 —

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri

(Legge 14 luglio 1907, n. 553).

Patrimonio.

60. Somme mutuate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 83 della spesa)	8,000,000 —

Gestione.

61. Affitto delle case	700,000 —
62. Proventi eventuali	per memoria
63. Prelevamenti dal fondo di riserva (terzo capoverso dell'art. 10 del regolamento per la esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233).	per memoria
Totale del titolo V . .	8,700,000 —

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi

§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti.

64. Depositi a garanzia (cap. 92 della spesa): .		6,500,000
A) per richiesta di vagoni	900,000	
B) per biglietti d'abbonamento .	1,000,000	
C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana	4,600,000	

65. Ricuperi di tasse doganali e di somme anticipate ai mittenti (cap. 93 della spesa) . .		80,000,000 —
66. Incasso di assegni sulle merci (cap. 94 della spesa)		200,000,000 —
67. Eccedenze di tassazione sui trasporti: . .		6,000,000 —
A) per errori rilevati all'atto della revisione (cap. 95-*A* della spesa) . . .	2,000,000	
B) da rimborsare in seguito a reclamo o per convenzione (capitolo 95-*B* della spesa) . .	4,000,000	
68. Ricuperi per deficienze di tassazione o per altre differenze contabili (cap. 96 della spesa)		10,000,000 —
69. Tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 97 della spesa)		1,100,000 —
70. Prodotti dei tronchi in esercizio speciale . .		785,000 —
A) confine francese-Modane (capitolo 98-*A* della spesa) . . .	650,000	
B) Cerignola-Campagna-Cerignola-Città (cap. 98-*B* della spesa) .	75,000	
C) Desenzano-Lago di Garda (capitolo 98-*C* della spesa) . . .	60,000	
71. Somme introitate dalle ferrovie dello Stato prr conto di Amministrazione in servizio cumulativo (cap. 99 della spesa)		70,000,000 —
A) Trasporti in servizio cumulativo	69,460,000	
B) Tasse estere in sospeso . . .	540,000	
72. Somme introitate per conto delle ferrovie dello Stato dalle Amministrazioni in servizio cumulativo (cap. 100 della spesa)		71,000,000 —
73. Ricuperi di crediti per trasporti in conto corrente da Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (capitolo 101 della spesa)		15,000,000 —
A) Ministero delle finanze . . .	1,000,000	
B) Ministero della guerra . . .	2.200,000	
C) Amministrazioni e Ditte diverse.	11,800,000	
Totale del § 1 . . .		460,385,000 —

§ 2. — Operazioni attinenti al personale.

74. Ritenute per sequestri e cessioni delle competenze del personale (cap. 102 della spesa).		6,000,000 —
75. Ritenute per anticipazioni ed addebiti (capitolo 103 della spesa)		3,000,000 —
76. Ritenute per massa vestiario (cap. 104 della spesa)		2,000,000 —
77. Contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi (articoli 9 e 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) (capitolo n. 105 della spesa)		300,000 —
A) 2 per cento dell' importo della cessione	120.000	
B) Ritenute fisse	160,000	
C) Reintegri al fondo.	15,000	
D) Interessi	5,000	
78. Contributo al fondo di garanzia per le cessioni di salari (articoli 6 e 7 della legge 13 luglio 1910, n. 444) (capitolo n. 106 della spesa)		300,000 —
A) 2,50 per cento dell' importo della cessione	170,000	
B) Ritenute fisse	128,000	
C) Reintegri al fondo	per memoria	
D) Interessi	2.000	
79. Compatenze di avvocati e procuratori poste a carico della controparte ed introitate nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione (articoli 42 e 45 delle norme per il riordinamento e pel funzionamento del servizio legale dell'Amministrazione, approvate con R. decreto 10 maggio 1908, n. 280) (cap. 107 della spesa)		per memoria
Totale del § 2 . . .		11,600,000 —

§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.

80 Ministero dei lavori pubblici - costruzione di nuove linee (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 108 della spesa) . 4,500,000 —

A) Anticipazioni per studi, dirigenza, sosveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni . . 4,500,000

B) Ricupero delle spese per studi, dirigenza e sorveglianza dei lavori 100,000

81. Ministero dell'interno - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 107 della spesa) . . 160,000 —

A) riparazione vetture cellulari . 20,00

B) Impianti prestazioni e forniture diverse 140,000

82. Ministero della guerra - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione militare (cap. 110 della spesa): . . . 750,000 —

A) Riparazione attrezzi per trasporti di truppe. 15,000

B) Impianti diversi 630,000

C) Esercizio linee 165,000

83. Ministero delle poste e dei telegrafi - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (capitolo 111 della spesa): . . . . 3,000,000 —

A) Riparazione vetture postali . . 250,000

B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali 300,000

C) Trasporto valigie ed effetti postali , ... 2,350,000

D) Impianti, prestazioni e forniture diverse 100,000

84. Rimborsi dal consorzio del porto di Genova per lavori eseguiti per suo conto dall'azienda ferroviaria (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, numero 261 (cap. 112 della spesa) . . . . . 300,000 —

85. Somme introitate per lavori e prestazioni per conto di Amministrazioni diverse e per privati (cap. 113 della spesa) . . . . per memoria

86. Servizio delle costruzioni - Ricupero di spese cap. 113 della spesa) . . . . per memoria

A) Servizio centrale . . . . . per memoria

B) Studi e direzioni di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi. . . . per memoria

C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici . . . . . . per memoria

Totale del § 3 . . . 8,760,000 —

Totale del titolo VI . . . 480,745,000 —

TITOLO VII.

Partite di giro

87. Tasse erariali (cap. 115 della spesa): . . . 44,000,000 —

A) Tassa sui trasporti. 35,350,000

B) Tassa sull'assicurazione delle merci 6,000

C) Tassa di bollo sui trasporti. . 4,500,000

D) Tassa di bollo a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908 . 4,144,000

88. Imposte e tasse ritenute al personale (capitolo 116 della spesa) . . . . 10,000,000 —

A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi	8,340,000	
B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni	1,300.000	
C) Marche da bollo	160,000	
D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908 .	200,000	
89. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 117 della spesa)		100,000 —
A) Imposta normale	100,000	
B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908.	per memoria	
90. Imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (capitolo 118 della spesa).		36,000 —
Totale del Titolo VII .		54,136,000 —

RIASSUNTO DELL'ENTRATA

Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.

Titolo I. - Parte ordinaria:	
§ 1. - Prodotti del traffico	546,525,000 —
§ 2. - Introiti indiretti dell'esercizio . . .	25,285,000 —
§ 3. - Entrate eventuali.	10,500,000 —
§ 4. - Introiti per rimborsi di spesa . . .	50,820,000 —
§ 5. - Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa	»
Totale titolo I - Parte ordinaria . . .	633,130,000 —
Titolo II - Parte straordinaria	177,592,000 —
Totale delle entrate ordinarie e straordinarie. .	810,722,000 —

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. - Magazzini ed officine.	
§ 1. - Gestione autonoma dei magazzini .	209,172,530 —
§ 2. - Officine	143,050,000 —
Titolo IV. — Gestione del fondo pensioni e sussidi	51,859,800 —
Titolo V. - Gestione delle case economiche pei ferrovieri	8,700,000 —
Titolo VI. - Operazioni per conto di terzi.	
§ 1. - Operazioni attinenti ai trasporti . .	460,385,000 —
§ 2. - Operazioni attinenti al personale .	11,600,000 —
§ 3. - Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	8,760,000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome	893,527,330 —
Titolo VII. — Partite di giro	54,136,000 —
Totale generale dell'entrata . . .	1,758,385,330 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

SPESA

TITOLO I.

Parte ordinaria

SEZIONE I — *Spese d'esercizio.*

(Art. 19, primo capoverso e art 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372).

§ 1. — Direzione generale
Servizi centrali I, II, III, IV, V e Ufficio Stralcio.

1, Personale		7,743,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	6,450,000	

B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		1,193,000	
A) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		100,000	
2. Forniture, spese ed acquisti			421,000 —
A) Forniture di magazzino . . .		206,000	
1) Stampati e cancelleria	144,500		
2) Materie per illuminazione e riscaldamento	13,000		
3) Ricambio del materiale d'inventario . . .	8,500		
4) Materie per la pulizia dei locali e per usi diversi	40,000		
B) Spese dirette.		215,000	
1) Illuminazione e riscaldamento	78,000		
2) Riparazione del materiale d'inventario .	24,000		
3) Spese per altri titoli diversi	113,000		
Totale del § 1 . .			8,164,000 —

§ 2. — **Approvvigionamenti e magazzini.**

3. Personale			6,182,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe		4,470,000	
1) Servizio centrale (VI) .	1,420,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie	3,050,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		932,000	
1) Servizio centrale (VI) .	300,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie	632,000		

C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		780,000	
1) Servizio centrale (VI) .	30.000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie	750,000		
4. Forniture spese ed acquisti			1,328,000 —
A) Forniture dei magazzini . . .		337,000	
1) Servizio centrale (VI) .	39,600		
a) Stampati e cancelleria. . 32,880			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . . 2,680			
c) Ricambio del materiale d'inventario . . 840			
d) Materie per pulizia ed usi diversi . . . 3,200			
2) Magazzini depositi ed agenzie	297,400		
a) Stampati e cancelleria. . 75,350			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . . 63,640			
c) ricambio del materiale di inventario. . 55,430			
b) Materie per pulizia ed usi diversi . . . 102,980			
B) Spese dirette..		991,000	
1) Servizio centrale (VI).	136,400		
a) Illuminazione e riscaldamento . . . 13,990			

b) Riparazione del materiale d'inventario . 11,400
c) Spese per altri titoli diversi . . . 111,010

2) Magazzini, depositi ed agenzie 854,600
a) Illuminazione e riscaldamento . . . 35,000
b) Riparazione del materiale d'inventario . 53,500
c) Spese per altri titoli diversi . . . 766,100

Totale del § 2 . . 7,510,000 —

§ 3. — **Servizio del movimento e del traffico.**

5. Personale . . . . 94,700,000 —

A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe. 66,300,000
1) Servizio centrale (VII) . 1,500,000
2) Divisioni, sezioni e riparti 7,600,000
3) Riparti tecnici . . . 720,000
4) Stazioni. 44,530,000
5) Depositi del personale viaggiante 11,950,000

B) Stabile e in prova - Competenze accessorie 20,400,000
1) Servizio centrale (VII) 260,000
2) Divisioni, sezioni e riparti 1,050,000
3) Riparti tecnici . . . 270,000
4) Stazioni. 8,720,000

Voce				
5) Depositi del personale viaggiante		10,100,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			8,000,000	
1) Servizio centrale (VII)		63,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti		105,000		
3) Riparti tecnici . . .		295,000		
4) Stazioni.		6,952,000		
5) Depositi del personale viaggiante		585,000		
6. Forniture spese ed acquisti				39,650,000 —
A) Forniture dei magazzini . .			7,730,000	
1) Servizio centrale (VII)		41,130		
a) Stampati e cancelleria. .	30,515			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	3,241			
c) Ricambio del materiale di inventario. .	698			
d) Materie per pulizia ed usi diverti . . .	6,676			
2) Divisioni, sezioni e riparti		399,100		
a) Stampati e cancelleria. .	307,738			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	42,355			
c) Ricambio del materiale di inventario. .	14,468			
d) Materie per pulizia ed usi diversi . . .	34,539			

3) Riparti tecnici . . .		99,980
a) Stampati e cancelleria .	11,552	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	19,400	
c) Ricambio del materiale di inventario. .	25,028	
d) Materie per pulizia ed usi diversi . . .	44,000	
4) Stazioni.		4,685,000
a) Stampati e cancelleria .	930,100	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento delle stazioni e dei piazzali. . .	2,345,700	
c) Ricambio del materiale di inventario. .	370,800	
d) Materie per pulizia ed usi diversi . . .	1,038,400	
5) Depositi del personale viaggiante		120,570
a) Stampati e cancelleria .	42,763	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	11,855	
c) Ricambio del materiale d'inventario . .	43,519	
d) Materiale per pulizia ed usi diversi . . .	22,433	

6) Convogli		2,063,910	
a) Materie per illuminazione ad olio . . .	338,000		
b) Materie per illuminazione a gas . . .	149,200		
c) Materie per illuminazione elettrica, compreso il ricambio degli accumulatori . .	266,010		
d) Materie per il servizio di riscaldamento compreso il ricambio delle scaldine . .	235,000		
e) Ricambio copertoni ed altri attrezzi dei veicoli . . .	1,075,700		
7. Materie per il funzionamento e la manutenzione del telegrafo, dei ségnali elettrici e degli orologi		320,310	
B) Spese dirette.			31,920,000
1) Servizio centrale (VII)		30,060	
a) Illuminazione e riscaldamento.	9,961		
b) Riparazione del materiale d'inventario .	3,305		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	16,794		

2) Divisioni, sezioni e riparti	201,740	
a) Illuminazione e riscaldamento	84,073	
b) Riparazione del materiale d'inventario .	30,470	
c) Spese per altri titoli diversi . . .	87,197	
3) Riparti tecnici . . .		152,620
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	7,748	
b) Riparazione del materiale d'inventario .	30,610	
c) Spese per altri titoli diversi . . .	114,262	
4) Stazioni.		22,114,500
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	2,640,000	
b) Riparazione del materiale d'inventario .	490,300	
c) Manovre con locomotive e con carrelli trasbordatori e per riscaldamento treni (Cap. 25-B di entrata) . .	14,550,000	
d) Manovre ed altri servizi di stazione appaltati . . .	4,124,000	

e) Spese per altri titoli diversi . . .	310,200	
5) Depositi del personale viaggiante		207,580
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	27,636	
b) Riparazione del materiale d'inventario .	23,708	
c) Spese per altri titoli diversi . . .	156,236	
6) Convogli		1,796,400
a) Illuminazione a gas . .	29,820	
b) Illuminazione elettrica, compresa la manutenzione degli accumulatori . . .	1,099,880	
c) Riparazione copertoni ed altri attrezzi dei veicoli. .	216,700	
d) Riscaldamento dei treni . . .	450,000	
7) Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni		7,200,000
8) Compenso all'Amministrazione dei telegrafi dello Stato per la manutenzione delle linee telegrafiche		217,100

7. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo			1,500,000
Totale del § 3 . . .			135,850,000 —

§ 4. — Servizio commerciale e controllo prodotti.

8. Personale				5,885,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe			4,450,000	
1) Servizio centrale (VIII).		640,000		
2) Controlli prodotti . .		3,810,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie			1,335,000	
1) Servizio centrale (VIII).		135,000		
2) Controlli prodotti . .		1,200,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			100,000	
1) Servizio centrale (VIII).		12,000		
2) Controlli prodotti . .		88,000		
9. Forniture, spese ed acquisti				256,000 —
A) Forniture dei magazzini . . .			150,200	
1. Servizio centrale (VIII).		14,500		
a) Stampati e cancelleria. .	12,800			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	100			
c) Ricambio del materiale di inventario . .	150			
d) Materie per pulizia ed usi diversi . . .	1,450			
2. Controlli prodotti . .		135,700		
a) Stampati e cancelleria .	120,600			

b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	1,550			
c) Ricambio del materiale di inventario . .	1,250			
d) Materie per pulizia ed usi diversi . . .	12,300			
B) Spese dirette			105,800	
1. Servizio centrale (VIII).		14,900		
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	4,310			
b) Riparazione del materiale d'inventario .	5,340			
c) Spese per altri titoli diversi . . .	5,250			
2. Controlli prodotti . .		90,900		
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	57,600			
b) Riparazione del materiale d'inventario .	7,890			
c) Spese per altri titoli diversi . . .	25,410			
		Totale del § 4 . . .		6,141,000 —

§ 5. — **Servizio della navigazione.**

10. Personale		1,495,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	800,000	

Voce				
1. Servizio centrale (IX).		100,000		
2. Uffici esterni		100,000		
3. Personale di coperta .		400,000		
4. Personale di macchina.		200,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie			105,000	
1. Servizio centrale (IX).		29,300		
2. Uffici esterni		29,400		
3. Personale di coperta .		21,000		
4. Personale di macchina.		25,300		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			590,000	
1. Servizio centrale (IX).		2,600		
2. Uffici esterni		6,600		
3. Personale di coperta .		160,000		
4. Personale di macchina .		275,000		
5. Personale ausiliario. .		145,000		
11. Forniture, spese ed acquisti				3,110,000 —
A) Forniture di magazzini . . .			2,663,000	
1. Servizio centrale (IX) — Uffici esterni		19,800		
a) Stampati e cancelleria .	18,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	100			
c) Ricambio del materiale . .	450			
d) Materie per pulizia ed usi diversi . . .	1,250			
2. Piroscafi		2,643,200		
a) Combustibile	2,362,000			
b) Materie di consumo per le navi . . .	105,000			

c) Materie di consumo per le macchine .	150,000			
d) Ricambio del materiale d'inventario .	26,200			
B) Spese dirette.			447,000	
1. Servizio centrale (IX) - Uffici esterni . . .		251,000		
2. Piroscafi		196,000		
a) Manutenzione ordinaria .	126,000			
b) Diverse . .	70,000			
12. Riparazione del materiale				160,000 —
A) Naviglio			90,000	
B) Macchine			70,000	
13. Indennizzi.				per memoria
14. Ancoraggio e spese portuali				282,000 —
15. Noleggio di piroscafi (art. 5 della legge 5 aprile 1908, n. 111)				80,000 —
Totale del § 5 . . .				5,127,000 —

§ 6. — **Servizio della trazione e del materiale rotabile.**

16. Personale			48,273,000 —
A) Stabile e in prova — Stipendi e paghe		28,280,000	
1. Servizio centrale (X) .	1,500,000		
2, Divisioni, sezioni e riparti	3,800,000		
3. Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno).	3,700,000		
4) Condotta locomotive (macchinisti, fuochisti, e funzionanti)	16,630,000		

5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E) . .	300,000	
6) Pulizia, verifica e unture veicoli	2,300,000	
7) Ventilazione delle gallerie	50,000	
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		16,600,000
1) Servizio centrale (X) .	280,000	
2) Divisioni, sezioni e riparti	560,000	
3) Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno)	1,210,000	
5) Condotta locomotive (macchinisti, fuochisti e funzionanti)	13,910,000	
5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E.) . .	175,000	
2) Pulizia, verifica ed untura dei veicoli . . .	450,000	
7) Ventilazione delle gallerie	15,000	
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		3,403,000
1) Servizio centrale (X) .	33,000	
2) Divisioni, sezioni e riparti	68,000	
3) Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno), ...	1,836,000	
4) Condotta locomotive macchinisti, fuochisti e funzionanti	260,000	

5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E.) . . . 80,000

6) Pulizia, verifica ed untura veicoli. 1,120,000

7) Ventilazione delle gallerie 6,000

17. Fortiture, spese ed acquisti . . . . 70,081,000 —

A) Forniture dei magazzini . . . 67,055,650

1) Servizio centrale (X) . 77,500

a) Stampati e cancelleria . 62,710

b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . . 2,747

c) Ricambio del materiale di inventario . 1,733

d) Materie per pulizia ed usi diversi . . 10,360

2) Divisioni, sezioni e riparti 156,600

a) Stampati e cancelleria . 116,196

b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . . 17,210

c) Ricambio del materiale d'inventario. 5,424

d) Materie per pulizia ed usi diversi . . 17,770

3) Locomozione 66,821,500

a) Stampati e cancelleria .	75,600
b) Materie per illuminazione e riscaldamento locali e piazzali. .	277,870
c) Ricambio del materiale di inventario . .	128,550
d) Combustibile per la locomozione a vapore	60,661,000
e) Materie per untura locomotive e illuminazione esterna dei convogli a vapore	2,431,235
f) Combustibile e altre materie per stazioni centrali elettriche . .	766,670
g) Materie per untura ed illuminazione esterna dei locomotori e delle automotriche elettriche	24,035
h) Materie per untura e pulizia veicoli . .	394,630
i) Combustibile e lubrificanti per motori fissi dei depositi e dei rifornitori . .	358,300

k) Combustibile e lubrificanti per carrelli trasbordatori delle stazioni e per generatori di vapore per il riscaldamento dei treni . .	144,515		
l) Combustibile e altre materie per motori fissi dei ventilatori delle gallerie .	129,295		
m) Materie per usi diversi. .	1,429,800		
B) Spese dirette.			3,025,350
1. Servizio centrale (X) .		54,660	
a) Illuminazione e riscaldadamento. . .	15,330		
b) Riparazione del materiale di inventario .	15,935		
c) Spese per altri titoli diversi. . . .	23,395		
2) Divisioni, sezioni e riparti		78,290	
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	35,980		
b) Riparazione del materiale di inventario	10,880		

c) Spese per altri titoli diversi. . . .	31,430		
3) Locomozione		2,892,400	
a) Illuminazione e riscaldamento locali e piazzali. . .	281,160		
b) Riparazione del materiale d'inventario .	125,235		
c) Riparazione del materiale d'inventario delle centrali elettriche . .	3,837		
d) Pulizia veicoli	36,973		
e) Fornitura e pompatura d'acqua. . .	1,569,000		
f) Energia elettrica fornita da terzi .	per memoria		
g) Prestazioni di altre ferrovie	230,735		
h) Spese per altri titoli diversi. . . .	570,360		
i) Spese diverse per le centrali elettriche	65,100		
k) Spese diverse per la ventilazione delle gallerie. . .	10,000		
18. Manutenzione del materiale rotabile. . . .			66,000,000 —
A) Eseguita nelle officine dell'Amministrazione (capitoli 49 *A* e 51 *A* dell'entrata)		45,000,000	

1. Locomotive, tenders, e automotrici a vapore (escluse le caldaie) . . . 16,000,000
2. Caldaie per locomotive e per automotrici a vapore 8,000,000
3. Carrozze 10,550,000
4. Bagagliai 1,400,000
5. Carri. 8,630,000
6. Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l'apparecchiatura elettrica). 270,000
7. Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici . . . 150,000

B) Eseguita dall'industria privata. 21,000,000

1. Locomotive, tenders e automotrici a vapore (escluse le caldaie). . . 2,470,000
2. Caldaie per locomotive e per automotrici a vapore 2,130,000
3. Carrozze 4,000,000
4. Bagagliai 415,000
5. Carri. 11,960,000
6. Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l'apparecchiatura elettrica) 5,000
7. Apparecchiatura elettrica dei locomotori e e delle automotrici . . 20,000

Totale del § 6. . . 184,364,000 —

§ 7. — **Servizio del mantenimento e della sorveglianza.**

19. Personale . . . . 46,814,000 —
   A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe. 29,054,000

1) Servizio centrale (XI) .		1,350,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti		7,520,000		
3) Sorveglianza della linea		9,770,000		
4) Manutenzione della linea		9,554,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica		140.000		
6) Operai		730,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie			5.990,000	
1) Servizio centrale (XI).		280,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti		1,220,080		
3) Sorveglianza della linea		1,600,000		
4) Manutenzione della linea		2,410,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica		55,000		
6) Operai		425,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			11,800,000	
1) Servizio centrale (XI) .		50,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti		400,000		
3) Sorveglianza della linea		1,900,000		
4) Manutenzione della linea		8,970,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica		115,000		
6) Operai		365,000		
20. Forniture, spese ed acquisti				3,700,000 —
A) Forniture di magazzino . . .			2,229,780	
1) Servizio centrale (XI) .		91,270		
a) Stampati e cancelleria .	50,258			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	16,856			

c) Ricambio del materiale d'inventario.	5,752		
d) Materie per pulizia ed usi diversi . .	18,404		
2) Divisioni, sezioni e riparti		388,720	
a) Stampati e cancelleria .	264,989		
b) Materie per illuminazione e riscaldamento.	64,351		
c) Ricambio del materiale d'inventario . .	9,280		
d) Materie per pulizia ed usi diversi . . .	50,100		
3) Linea		1,749,790	
a) Materie per illuminazione e riscaldamento.	767,220		
b) Ricambio del materiale d'inventario . .	383,870		
c) Materie per pulizia ed usi diversi . . .	598,700		
B) Spese dirette			1,470.220
1) Servizio centrale (XI) .		62,540	
a) Illuminazione e riscaldamento.	17,825		
b) Riparazione del materiale d'inventario .	21,290		

c) Spese per altri titoli diversi . . .	23,425			
2) Divisioni, sezioni e riparti		186,430		
a) Illuminazione e riscaldamento.	90,140			
b) Riparazione del materiale d'inventario .	33,480			
c) Spese per altri titoli diversi . . .	62,810			
3) Linea		1,221,250		
a) Illuminazione e riscaldamento.	21,210			
b) Riparazione del materiale d'inventario .	271,540			
c) Sgombro di neve. . . .	737,860			
d) Spese per titoli diversi .	190,640			
21. Manutenzione della linea				18,680,000 —
A) Forniture di magazzino			12,872,000	
1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni . . .		297,360		
2) Ponti, viadotti, ecc. .		85,680		
3) Gallerie.		1,435		
4) Fabbricati e dipendenze		131,505		
5) Meccanismi fissi e condotte d'acqua		495,475		
6) Massicciata		65,000		
7) Traverse e legnami d'armamento, comprese le traverse in ferro ed in cemento		11,761,685		

8) Impianti fissi per trazione elettrica	33,860		
B) Spese dirette.		5,808,000	
1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni	693,450		
2) Ponti, viadotti, ecc. .	401,300		
3) Gallerie.	30,600		
4) Fabbricati, ecc. . .	3,292,200		
5) Meccanismi fissi, ecc.	485,500		
6) Massicciata	590,750		
7) Traverse e legnami d'armamento	293,300		
8) Impianti fissi per trazione elettrica	20,900		
		Totale del § 7. . .	69,224,000 —

§ 8. — **Navigazione dello stretto di Messina.**

22. Personale			410,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe.		125,000	
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		130,000	
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		155,000	
23. Forniture, spese ed acquisti			377,000 —
A) Forniture dei magazzini . . .		326,900	
1) Combustibile e lubrificanti	249,790		
2) Materie per manutenzione e riparazione piroscafi	26,958		
3) Ricambio del materiale d'inventario.	835		
4) Materie per la manutenzione degli approdi .	3,077		
5) Materie per pulizia e per usi diversi	46,240		

B) Spese dirette.		50,100	
1) Riparazione e manutenzione piroscafi	39,000		
2) Riparazione materiale d'inventario	150		
3) Manutenzione degli approdi	3,300		
4) Spese per altri titoli diversi	7,650		
Totale del § 8. . . .			787,000 —

§ 9. — **Spese generali dell'Amministrazione.**

24. Consiglio generale e Commissioni compartimentali del traffico (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429)			10,000 —
25. Forniture, spese ed acquisti			890,000 —
A) Forniture di magazzino . . .		250,000	
1. Avvisi, orari e pubblicazioni diverse	50,000		
2. Biglietti per viaggiatori	100,000		
3. Materie impiegate in campioni e prove . . .	100,000		
B) Spese dirette.		640,000	
1. Avvisi, orari e pubblicazioni diverse	240.000		
2. Materie impiegate in campioni e prove . . .	400,000		
26. Imposte e tasse			3,213,000 —
A) Imposta erariale e sovrimposta sui terreni e fabbricati. . . .		1,727,500	
B) Imposte e tasse diverse . . .		54,160	
C) Imposta di ricchezza mobile a carico dell'esercizio, sulle competenze del personale (art. 19 della legge 22 aprile 1905, n. 137)		1,431,340	

27. Contributo al fondo pensioni e sussidi . . .		28,130,000 —
A) Contributo in rapporto agli assegni del personale (art. 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 55 della entrata)	17,154,500	
B) Contributo in rapporto agli assegni del personale di navigazione (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 55 dell'entrata)	45,000	
C) Quota del 2 0|0 sul prodotto lordo del traffico (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 56 dell'entrata)	10.884,500	
D) Quota del 2 0|0 sul prodotto lordo della navigazione (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 56 dell'entrata)	46,000	
28. Spese per assegni e indennità diverse al personale		2,285,000 —
A) Assegni di disponibilità . . .	4,300	
B) Quota di compartecipazione nella spesa delle forniture di vestiario	544,700	
C) Indennità di legge al personale operaio ed alle rispettive famiglie per inabilità permanente o per morte in conseguenza d'infortunio sul lavoro (art. 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . .	1,655,000	
D) Pensioni di grazia concesse dalle Amministrazioni precedenti . .	20,000	
E) Quote di pensioni o di indennità spettanti al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332) .	33,000	
F) Quote di pensioni o d'indennizzi spettanti al personale di navigazione proveniente dalla R.		

marina (art. 10 della legge 5 aprile 1908, n. 111 e articoli 8 e 9 della legge 25 giugno 1909, n. 372) per memoria

G) Premi di assicurazione di avventizi alla Cassa nazionale invalidità e vecchiaia 28,000

29. Assegni di esonero (art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . 550,000 —
30. Gratificazioni al personale (art. 4 della legge 13 aprile 1911, n. 310) . . . . 1,500,000 —
31. Gratificazioni al personale, escluso quello dirigente, in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale (art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310) . . . . . . per memoria
32. Oblazioni e sussidi al personale . . . . . 800,000 —
33. Spese per il terremoto 1908: . per memoria

A) Soccorsi al personale e famiglie. . . . . »

B) Sostituzione o riparazione di materiali distrutti o avariati . »

C) Trasporti di persone o di cose »

D) Diversi . . . . »

34. Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . . . 1,300,000 —

A) A totale carico dell'Amministrazione ferroviaria 250,000

B) In comune col fondo pensioni e sussidi. 1,050,000

30. Spese giudiziali e contenziose . . . . . . 560,000 —
36. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino . . 1,136,000 —
37. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà a causa dell'esercizio od in seguito ad infortuni . . . . 1,450,000 —
38. Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio. . . . . 600,000 —
39. Spese per la sorveglianza dei trasporti. . . 90,000 —
40. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre amministrazioni . . . . 1,475,000 —

41. Compensi alle ferrovie estere per il servizio dei loro treni, fra le stazioni internazionali ed il confine		790,000 —
42. Spese eventuali		3,470,000 —
A) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie, ecc.	89,715	
B) Premi per anticipata consegna di materiali o per anticipata ultimazione di lavori	41,615	
C) Differenze di cambio	574,835	
D) Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino (cap. 46-*C* dell'entrata)	1,999,400	
E) Premi di assicurazione contro gli incendi	18,860	
F) Concorso nelle spese degli Uffici internazionali di liquidazione dei trasporti.	37,640	
G) Diverse	707,935	
Totale del § 9. . . .		48,249,000 —

§ 10. — **Servizi secondari.**

43. Servizi accessorî ad impresa od in economia		692,000 —
A) Spese per il servizio di affissione nelle stazioni e nei treni .	50,580	
B) Spese per le rivendite dei libri e giornali	308,620	
C) Quota dovuta all'impresa per noleggio cuscini	251,600	
D) Spese per il servizio dei *camions* automobili	40,000	
E) Recapito telegrammi per es resso	1,200	
F) Diversi.	36,000	
G) Forniture di magazzino per i servizi accessori in economia .	4,000	

44. Servizi speciali marittimi di Venezia (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazioni merci - Officina elettrica) e della gestione marittima di Genova Molovecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto terzi) . . . . 4,360,000 —

A) Personale stabile e in prova - Stipendi e paghe	111,100	
B) Personale stabile e in prova - Competenze accessorie	33,300	
C) Personale avventizio - Paghe e competenze accessorie	273,400	
D) Forniture di magazzino . . .	140,100	
E) Energia elettrica	112,800	
F) Manutenzione materiale e spese diverse	3,689,300	

45. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553) . . . . 200,000 —

Totale del § 10 . . . 5,252,000 —

Totale Sezione I. . . 470,668,000 —

Sezione II. — Spese complementari.

(*Art. 14 della legge 19 luglio 1906, n. 362; art. 20, primo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372*).

46. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 33 e 34 dell'entrata) . . . 3,632,000 —

A) Spese per lavori a contratto ed in economia	3,274,300	
B) Forniture di magazzino . . .	116,700	
C) Trasporti	86,300	
D) Espropriazioni	45,900	
E) Spese diverse	13,200	
F) Contributo Consorzi idraulici .	95,600	

47. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 35 dell'entrata)		7,578,000 —
A) Forniture di magazzino . . .	7,228,000	
B) Trasporti	350,000	
48. Rinnovamento del materiale rotabile (cap. 36 e 42 dell'entrata)		13,592,000 —
49. Rinnovamento dei galleggianti (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 37 dell'entrata)		600,000 —
Totale della Sezione II. . . .		25,402.000 —

Sezione III. — Spese accessorie.

(Art. 20, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372).

§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.

50. Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento		71,274,132 17
A) del valore del materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino (art. 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261) . .	23,172,447.15	
B) delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429) .	2,360,118.67	
C) delle somme fornite per spese patrimoniali (art. 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638). .	43,898,661.35	
D) delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908.	1,150,797.—	
E) delle somme fornite per acquisto di 4000 carri e per costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione	692,108.—	

51. Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638) . . .		1,862,500 —
A) per le liquidazioni delle gestioni ferroviarie sociali . .	10,000 —	
B) per aumenti della dotazione di magazzino	per memoria	
C) per spese patrimoniali. . .	1,812,500 —	
D) per materiali di navigazione in eccedenza ai 15 milioni. .	per memoria	
E) per lavori dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908.	per memoria	
F) per acquisto di 4000 carri e costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione . . .	40,000 —	
52. Annualità dovute al tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) .		645,605.24
53. Assegnazione al fondo di riserva per le spese impreviste in ragione di 6 milioni di lire all'anno (art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372)		6,000,000 —
54. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429)		14,000,000 —
55. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione		500,000 —
56. Contributo per le spese della Corte dei conti (art. 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361 . .		120,000 —
57. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 19-*C* dell'entrata).		1,000,000 —
58. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria e diminuzione del prodotto netto		per memoria
Totale del § 1 . . .		95,402,327.41

§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.

59. Spese terremoto del 28 dicembre 1908 . . .	per memoria
60. Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana (art. 17 della legge 15 luglio 1906, n. 333)	850,000 —
61. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137)	40,807,672 59
Totale del § 2	41,657,672 59
Totale della sezione III	137,060,000 —
Totale del titolo I	633,130,000 —

TITOLO II.

Parte straordinaria

(*Art. 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429*).

62. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi		100,000 —
A) Lavori a contratto ed in economia	70,000	
B) Forniture di magazzino . . .	10,000	
C) Trasporti	1,000	
D) Studi, dirigenza e sorveglianza	5,200	
E) Diverse	13,800	
63. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione al 1° luglio 1905		per memoria
A) delle linee	per memoria	
B) del materiale rotabile	per memoria	

64. Acquisto di materiale rotabile		67.342,000
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc.	65,000,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza .	2,342,000	
65. Acquisto di galleggianti (cap. 42-*D* dell'entrata)		100,000 —
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc	95,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza	5,000	
66. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti		1,250,000 —
A) Materiale rotabile	1,250,000 —	
1. in servizio . . . . 1,250,000 —		
2. in occasione di rinnovamento . . . per memoria		
B) Galleggianti	per memoria	
1. in servizio . . . . »		
2. in occasione di rinnovamento . . . »		
67. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (cap. 41-C dell'entrata)		13,800,000 —
A) Forniture di magazzino . . .	1,100,000	
B) Acquisti diretti e spese accessorie	12,700,000	
68. Lavori in conto patrimoniale (cap. 42-*A*, *B* e C dell'entrata)		95,000,000 —
A) Lavori a contratto ed in economia . . , ...	59,000,000	
B) Forniture di magazzino . . .	22.000,000	
C) Espropriazioni	6,000,000	
D) Trasporti	2,500,000	
E) Studi. dirigenza e sorveglianza	5,000,000	
F) Diverse	500,000	
69. Miglioramenti alle linee ed agli armamenti .		per memoria
A) Lavori e contratto ed in economia	per memoria	
B) Forniture di magazzino . . .	per memoria	
C) Espropriazioni	per memoria	

D) Trasporti . . . . per memoria
E) Studi, dirigenza e sorveglianza. per memoria
F) Diverse . . . . per memoria

70. Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111). . . . . per memoria

Totale del titolo II. . . 117,592,000 —

TITOLO III.

Magazzini ed officine

§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini.

(*Art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429*).

71. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (cap. 46 e 47 dell'entrata) . . . . 209,172,530 —
   A) Acquisti di scorte 126,098,000
   B) Versamenti dalle officine di materie lavorate 45,000,000
   C) Versamenti dalle officine e dai servizi di materie esuberanti, o fuori di uso 31,000,000
   D) Addebiti diversi per eccedenze e simili 5,874,530
   E) Vestiario 1.200,000

72. Pagamenti e rimborsi in conto scorte (capitolo 48 dell'entrata) . . . . per memoria
   A) Acconti sulle forniture in corso. per memoria
   B) Pagamenti in conto acquisti da regolare . . . . per memoria
   C) Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia . . . . per memoria

73. Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429.			per memoria
Totale del § 1 . . .			209,172,537 —

§ 2. — **Officine.**

74. Spese per lavori delle officine staccate dai depositi (cap. 50 dell'entrata			89,500,000 —
A) Personale pagato a ruolo mensile		3,400,000	
1. Stabile e in prova - Stipendi e paghe. . .	2,960,000		
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie.	400,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie .	40,000		
B) Personale pagato a quindicina .		20,000,000	
1. Stabile e in prova - Stipendi e paghe . .	11,500,000		
2, Stabile e in prova - Competenze accessorie.	6,500,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie .	2,000,000		
C) Forniture di magazzino. . . .		40,300,000	
D) Pagamenti per lavori affidati all'industria privata		22,000,000	
E) Spese diverse		3,800,000	
5. Materiali di scorta: materie ricevute (cap. 46-*E* e 51 dell'entrata)			17,500,000 —
A) Scorte fisse per le officine annesse ai depositi e per le squadre di rialzo.		7,500,000	
B) Parco sale montate e carrelli per veicoli		9,700,000	
C) Navigazione		300,000	

76. Spese per lavori delle officine annesse a depositi e delle squadre di rialzo (cap. 52 dell'entrata) . . . . 32,900,000 —

A) Personale pagato a ruolo mensile 1,400,000

1. Stabile e in prova - Stipendi e paghe. . . 900,000
2. Stabile e in prova - competenze accessorie . . 300,000
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie . 200,000

C) Personale pagato a quindicina . 8,100,000

1. Stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . 4,500,000
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie . 2,500,000
3. Avventizio - paghe e competenze accessorie . 1,100,000

C) Forniture di magazzino . . . 23,100,000

D) Spese diverse 300,000

77. Spese per lavori delle officine del mantenimento (cap. 53 dell'entrata) . . . . 3,150,000 —

A) Personale pagato a ruolo mensile 800,000

1. Stabile e in prova - Stipendio e paghe . . 400,000
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie . 200,000
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie . 200,000

C) Personale pagato a quindicina. 250,000

1. Stabile e in prova - Stipendio e paghe . . . 150,000
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie . 50,000
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie . 50,000

C) Forniture di magazzino . . .	1,600,000		
D) Spese diverse.	500,000		
	Totale del § 2 . . .	143,050,000 —	
	Totale del titolo III . . .	352,222,530 —	

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(*Legge 9 luglio 1908, n. 418*).

78.	Pensioni	26,500,000 —
79.	Sussidi	100,000 —
80.	Concorso nelle spese del servizio sanitario (cap. 16-*B* dell'entrata)	320,000 —
81.	Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418).	24,928,000 —
82.	Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati. (cap. 59 dell'entrata)	11,000 -
	Totale del titolo IV . . .	51,859,800 —

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri

(*Legge 14 luglio 1907, n. 553*).

Patrimonio.

83.	Spese per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 60 dell'entrata)	8,000,000 —

Gestione.

84. Interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case economiche (capitolo 32 dell'entrata)		per memoria
85. Manutenzione ordinaria		per memoria
86. Imposte e sovrimposte.		per memoria
87. Spese di amministrazione e custodia. . . .		10,000 —
88. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile		20,000 —
89. Manutenzione straordinaria		per memoria
90. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (art. 50 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233). . . .		2,000 —
91. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti delle somme per la costituzione del fondo di risetva (secondo capoverso dell'art. 10 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233)		668,000 —
A) per temporanee esenzioni di imposte e sovrimposte	per memoria	
B) eccedenze attive dei bilanci . .	668,000 —	
Totale del titolo V . . .		8,700,000 —

TITOLO VI

Operazioni per conto dei terzi

§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti.

92. Restituzione di depositi a garanzia (cap. 64 dell'entrata)		6,500,000 —
A) per richiesta di vagoni . . .	900,000	
B) per biglietti d'abbonamento. .	1,000,000	
C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana	4,600,000	

93. Tasse doganali e somme anticipate ai mittenti (cap. 65 dell'entrata)		80,000,000 —
94. Pagamento di assegni sulle merci (cap. 66 dell'entrata)		200,000,000 —
95. Erogazione delle eccedenze di tassazione sui trasporti . . . . . i		6,000,000 —
A) per errori rilevati nella revisione (capitolo 67-*A* dell'entrata)	2,000,000	
B) in seguito a reclami e per convenzione (cap. 67-*B* dell'entrata)	4,000,000	
96. Reintegro delle deficienze di tassazione e di altre differenze contabili (cap. 68 dell'entrata)		10,000,000 —
97. Erogazione delle tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 69 dell'entrata)		1,100,000 —
98. Erogazione dei prodotti dei tronchi in esercizio speciale'		785,000 —
A) Confine francese-Modane (capitolo 70-*A* dell'entrata)	650,000	
B) Cerignola Campagna-Cerignola città (cap. 70-*B* dell'entrata). .	75,000	
C) Desenzano-Lago di Garda (capitolo 70-*C* dell'entrata	60,000	
99. Erogazione delle somme introitate per conto di amministrazioni in servizio cumulativo (capitolo 71 dell'entrata). . . . . , . . .		70,000,000 —
A) Per trasporti in servizio cumulativo	69,460,000	
B) Per tasse estere in sospeso . .	540,000	
100. Addebito alle Amministrazioni in servizio cumulativo delle somme da esse introitate per conto delle ferrovie dello Stato ((cap. 72 dell'entrata)		71,000,000 —
101 Tras orti fatti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 73 dell'entrata) .		15,000,000 —
A) Ministero delle finanze . . .	1,100,000	
B) Ministero della guerra . . .	2,200,000	
C) Amministrazioni e Ditte diverse	11,800,000	
Totale del § I . . .		460,385,000 —

§ 2. — Operazioni attinenti al personale.

102. Erogazione delle ritenute per sequestri e cessioni sulle competenze del personale (cap. 74 dell'entrata)		6,000,000 —
103. Anticipazioni e addebiti (cap. 75 dell'entrata)		3,000,000 —
104. Forniture in conto massa vestiario e restituzione del fondo individuale (cap. 76 dell'entrata)		2,000,000 —
105. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi (art. 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372) (cap. 77 d'entrata .		300,000 —
A) Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo	200,000 —	
B) Rimborsi di ritenute fatti ad agenti collocati a riposo . . .	5,000 —	
C) Contributi alle spese d'Amministrazione	25,000 —	
D) Versamenti alla Cassa depositi e prestiti.	70,000 —	
106. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di salari (art. 8 della legge 13 luglio 1910, n. 444) (cap. 78 d'entrata) .		300,000 —
A) Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo	150,000 —	
B) Rimborsi di ritenute fatti ad agenti collocati a riposo . . .	1,000 —	
C) Contributo alle spese d'Amministrazione	25,000 —	
D) Versamenti alla Cassa depositi e prestiti.	124,000 —	
107. Erogazione dalle somme versate dalle controparti per competenze di avvocato e procuratore poste a loro carico nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministsazione ferroviaria (art. 42, 45 e 46 delle norme pel riordinamento e funzionamento del servizio legale approvate con R. decreto 10 maggio 1908, numero 280) (cap. 79 dell'entrata).		per memoria
Totale del § 2 . . .		11,600,000 —

§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazione e di privati.

108. Ministero dei lavori pubblici - Spese per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni (articolo 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 80 dell'entrata).		4,550,000 —
A) Personale	3,150,000	
B) Stampati e cancelleria . . .	45,000	
C) Manutenzione del mobiliare e di altri oggetti d'inventario . . .	10,000	
D) Pigione e manutenzione di locali	100,000	
E) Illuminazione e riscaldamento .	20,000	
F) Spese di campagna e diverse .	225,000	
G) Quota spese del Servizio Centrale XII	820,000	
H) Quota spese generali dell'Amministrazione	180,000	
109. Ministero dell'interno - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 81 dell'entrata)		160,000 —
A) Riparazioni vetture cellulari .	20,000	
B) Impianti, prestazioni e forniture diverse	140,000	
C)	»	
110. Ministero della guerra - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare (cap. 82 dell'entrata)		750,000 —
A) Riparazioni attrezzi per trasporti di truppe	15,000	
B) Impianti diversi.	630,000	
C) Esercizio linee	105,000	
111. Ministero delle poste e dei telegrafi - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (cap. 83 dell'entrata)		3,000,000 —

A) Riparazione vetture postali . .	250,000	
B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali.	300,000	
C) Trasporto valigie ed effetti postali	2,350,000	
D) Impianti, prestazioni e forniture diverse	100,000	
112. Spese per lavori eseguiti per conto del Consorzio del porto di Genova (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 84 dell'entrata) . .		300,000 —
113. Lavori e prestazioni per conto di amministrazioni diverse e per privati (cap. 85 dell'entrata)		per memoria
114. Servizio delle costruzioni (cap. 86 dell'entrata)		per memoria
A) Servizio centrale	per memoria	
1. Personale . . . . per memoria		
2. Stampati e cancelleria . . . . per memoria		
3. Manutenzione del mobiliare ed altri oggetti di inventario . . per memoria		
4. Pigione e manutenzione dei locali. . . per memoria		
5. Illuminazione e riscaldamento. . . . per memoria		
6. Spese diverse . . . per memoria		
B) Studi e direzione di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi	per memoria	
1. Personale . . . . per memoria		
2. Stampati e cancelleria . . . . per memoria		
3. Manutenzione del mobiliare e di altri oggetti di inventario . per memoria		
4. Pigione e manutenzione dei locali. . . per memoria		

5. Illuminazione e riscaldamento. . . . per memoria
6. Spese diverse . . . per memoria
7. Quota spese del servizio XII. . . . . per memoria

C) Prestazioni per la costruzione di nuove lineee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici . . . . per memoria

1. Movimento di materie . . . . per memoria
2. Opere d'arte e manufatti . . . . . . per memoria
3. Fabbricati . . . . per memoria
4. Inghiaiamento . . . per memoria
5. Espropriazioni. . . per memoria
6. Nolo materiale rotabile. . . . . . . per memoria
7. Trasporti . . . . per memoria
8. Forniture di materiale metallico d'armamento e meccanismi fissi . . . . . per memoria
9. Forniture di traverse e legnami di armamento . . . . . . per memoria
10. Impianto del telegrafo . . . . . . per memoria
11. Chiusura della strada e delle stazioni. . . per memoria
12. Mano d'opera . . per memoria
13. Diverse. . . . . per memoria

Totale del § 3 . . .	8,760,000 —
Totale del titolo VI . . .	480,745,000 —

TITOLO VII.

Partite di giro

115. Versamento delle tasse erariali (cap. 87 dell'entrata)		44,000,000 —
A) Tassa sui trasporti.	35,350,000	
B) Tassa sull'assicurazione delle merci.	6,000	
C) Tassa di bollo	4,500,000	
D) Tasse di bollo a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908 . . .	4,144,000	
116. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale (cap. 88 dell'entrata)		10,000,000 —
A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi.	8,340,000	
B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni.	1,300,000	
C) Marche da bollo	160,000	
D) Addizione all'imposta di ricchezza mobile a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908 . . .	200,000	
117. Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 89 dell'entrata)		100,000 —
A) Imposta normale	100,000	
B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908.	per memoria	
118. Versamento all'erario francese dell' imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane (cap. 90 dell'entrata)		36,000 —
Totale del titolo VII . . .		54,136,000 —

RIASSUNTO DELLA SPESA

Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali.

Titolo I. — Parte ordinaria.	
Sezione I. — Spese d'esercizio:	
§ 1. — Direzione generale - Servizi centrali I, II, III, IV, V e Ufficio stralcio	8,164,000 —
§ 2. — Approvvigionamenti e magazzini . . .	7,510,000 —
§ 3. — Servizio del movimento e traffico . . .	135,850,000 —
§ 4. — Servizio commerciale e controllo prodotti.	6,141,000 —
§ 5. — Servizio della navigazione.	5,127,000 —
§ 6. — Servizio della trazione e del materiale rotabile	184,364,000 —
§ 7. — Servizio del mantenimento e della sorveglianza	69,224,000 —
§ 8. — Navigazione dello stretto di Messina . .	787,000 —
§ 9. — Spese generali dell'Amministrazione . .	48,249,000 —
§ 10. — Servizi secondari	5,252,000 —
Totale Sezione I . . .	470,668,000 —
Sezione II. — Spese complementari	25,402,000 —
Sezione III. — Spese accessorie:	
§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria	95,402,327,41
§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione . . .	41,657,672,59
Totale del titolo I — Parte ordinaria . .	633,130,000 —
Titolo II. — Parte straordinaria	177,592,000 —
Totale delle spese ordinarie e straordinarie	810,722,000 —

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. — Magazzini ed officine:	
§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini . . .	209,173,530 —
§ 2. — Officine	143,050,000 —
Titolo IV. — Gestione del fondo pensioni e sussidi	51,859,800 —
Titolo V. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri	8,700,000 —
Titolo VI. — Operazioni per conto di terzi.	
§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti. . . .	460,385,000 —
§ 2. — Operazioni attinenti al personale . . .	11,600,000 —
§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati. .	8,760,000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome.	893,527,330 —
Titolo VII. — Partite di giro	54,136,000 —
Totale generale della spesa . . .	1,758,385,330 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Ordine Generale N. 6.

Passaggio alla Rete dello Stato della Ferrovia della Valsugana (Mestre-Primolano-Confine).

In base a legge in data 27 Giugno 1912, il Governo ha proceduto al riscatto della Ferrovia della Valsugana (Mestre-Primolano-Confine) con decorrenza dal 1° luglio 1912, e dalla data stessa la detta ferrovia sarà esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in base ai regolamenti, alle istruzioni, norme, ecc., in vigore su tutte le altre linee dello Stato ad esercizio normale.

1. Descrizione della linea. — La linea, a semplice binario, si dirama dalla linea Milano-Venezia, al Km. 254 + 985.47, presso il quadrivio Catene, e misura fra gli assi dei F. V. delle stazioni estreme di Mestre e di Primolano Km. 80 + 002.80 e Km. 1 + 893.99 dall'asse del F. V. di Primolano al Confine, onde la sua lunghezza complessiva risulta di Km. 81 + 896.79, formati da rettilinei e da curve di raggio vario col minimo di m. 300 nel tratto Bassano-Confine, sul quale si ha pure la pendenza massima della linea che è del 10 per mille.

Lungo la linea vi sono molte opere d'arte; 17 gallerie che misurano complessivamente m. 4248,37 e delle quali la maggiore, lunga metri 818,91, trovasi sul tratto Cismon-Primolano; 4 case cantoniere doppie e 71 semplici; 45 garette in muratura e 167 passaggi a livello muniti di chiusura.

Sono destinate al servizio per il pubblico sulla linea riscattata oltre le Stazioni di Mestre, Castelfranco Veneto e Bassano, già di pertinenza dello Stato e comuni alla linea stessa, quattro stazioni e

otto fermate, le quali, movendo da Mestre, si succedono nell'ordine seguente:

Mestre, Maerne di Martellago, Salzano, Noala Scorzè, Piombino Dese, Resana, Castelfranco Veneto, Castello di Godego, Cassola, Bassano, Solagna, S. Nazario, Carpanè-Valstagna, Cismon e Primolano.

2. Descrizione delle stazioni e delle fermate, e servizi a cui sono abilitati. — *Mestre*, stazione dalla quale si dirama la linea per Primolano in corrispondenza al quadrivio Catene.

In questa direzione il quadrivio è protetto da un semaforo a due ordini di ali di 1ª categoria, al Km. 1 + 681.06, preceduto da un semaforo di 3ª categoria, al Km. 2 + 462.16, manovrati dal quadrivio mediante consenso del Posto A e del F. V. di Mestre.

Inoltre le partenze dal vecchio fascio merci per Primolano sono comandate dall'ala inferiore del semaforo a due ali posto al chilometro 255 + 237.34, e le partenze dal F. V. dalla seconda ala del semaforo a quattro ali posto presso il F. V. al Km. 256 + 256.85.

Il segnale di partenza dal fascio è manovrato direttamente dal Quadrivio, quello di partenza dal F. V. è manovrato dal posto A di Mestre col consenso del quadrivio.

La manovra dei segnali e dei consensi è subordinata alla posizione dei deviatoi del quadrivio stesso mediante collegamenti con serrature come agli Ordini di Servizio N. 387-1911 e 76-1912.

Maerne di Martellago, fermata con F. V. al Km. 7 + 497.06, a sinistra nel senso da Mestre a Primolano.

Salzano, fermata con F. V. al Km. 11 + 316.29, a sinistra.

Noale Scorzè, stazione con:

fabbricato viaggiatori al Km. 14 + 837.23, a sinistra; binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 14 + 577.11 e Km. 15 + 031.62, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 355;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore di fianco e sagoma limite;

segnali di protezione: due semafori ad un'ala di 2ª categoria a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 729 quello verso Mestre e di m. 681 quello verso Primolano;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 5645 con la chiamata N. O.

Piombino Dese, fermata con F. V. alla progressiva Km. 23 + 312.17 a sinistra;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 5645 con la chiamata P. D.

Resana, fermata con F. V. al Km. 27 + 282.70, a sinistra.

Castelfranco Veneto, stazione comune alla linea Vicenza-Treviso con F. V., rispetto alla Mestre-Primolano, in corrispondenza alla progressiva Km. 32 + 159.04, a destra;

segnali di protezione: due semafori ad un'ala di 2ª categoria, situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 834 quello verso Mestre, e di m. 856 quello verso Primolano.

Castello di Godego, fermata con F. V. al Km. 37 + 376.11, a destra;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 5645 con la chiamata C. G.

Cassola, fermata con F. V. al Km. 45 + 401.63, a sinistra.

Bassano, stazione comune alla linea Bassano-Padova, con F. V., rispetto alla Mestre-Primolano, a sinistra, in corrispondenza alla progressiva Km. 51 + 283.29;

segnali di protezione: due semafori ad un'ala di 2ª categoria, situati a destra dei treni in arrivo, ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 562 quello verso Mestre e di m. 737 quello verso Primolano.

Solagna, fermata con F. V. al Km. 57 + 494.00, a sinistra;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 5798 con la chiamata S. O.

S. Nazario, fermata con F. V. al Km. 60 + 982.47, a destra.

Carpanè-Valstagna, stazione con:

F. V. al Km. 64 + 489.73, a sinistra;

binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km 64 + 301.66 e Km. 64 + 855.38, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 464;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore di fianco e sagoma limite;

segnali di protezione: due semafori ad un'ala di 2ª categoria situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 603 quello verso Mestre e di m. 839 quello verso Primolano;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 5798 con la chiamata C. P.

Cismon, stazione con:

F. V. al Km. 73 + 747.76, a destra;

binari di corsa: tre, compresi fra le progressive Km. 73 + 463.76 e Km. 73 + 942.36, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 300 la 1ª e la 2ª linea e di m. 389 la 3ª;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore di fianco e sagoma limite;

segnali di protezione: due semafori ad un'ala di 2ª categoria a destra dei treni in arrivo e alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 698 quello verso Mestre e di m. 646 quello verso Primolano;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 5798 con la chiamata C. M.

Primolano, stazione con:

fabbricato viaggiatori al Km. 80 + 002.80 a destra;

binari di corsa: cinque, compresi fra le progressive Km. 79 + 542.21 e Km. 80 + 263.99 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e di lunghezza utile varia da m. 455 a m. 585;

scalo merci P. V. con due magazzini, di cui uno per la Dogana, piano caricatore dalle due parti, bilancia a ponte da 30 tonn. gru fissa da 6 tonn. e sagoma limite;

rifornitore, rimessa locomotive e due piattaforme girevoli del diametro di m. 15;

segnali di protezione: due semafori ad un'ala di 2ª categoria, situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza del corrispondente deviatoio estremo di m. 430 quello verso Mestre e di m. 202 quello verso il Confine;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 5798 con la chiamata P. L.

Le stazioni di Carpanè-Valstagna, Cismon, Noale Scorzè e Primolano sono abilitate a tutti i trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, di merci a grande velocità, piccola velocità ordinaria e accelerata, di veicoli e bestiame senza alcuna limitazione;

le fermate di Castello di Godego, Piombino, Dese e Solagna, sono ammesse ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione, e di merci a grande velocità non eccedenti il peso di Kg. 500 per spedizione e di Kg. 100 per collo:

le fermate di Cassola, Maerne di Martellago, Resana, S. Nazario e Salzano sono abilitate al servizio interno dei viaggiatori, bagagli col limite di Kg. 50 per spedizione, e cani.

3. Giurisdizione. — La linea Mestre-Primolano viene compresa nel Compartimento di Venezia ed è aggregata:

per il Servizio del Movimento e Traffico al 4° Riparto della Sezione Movimento e Traffico di Verona;

per il servizio della Trazione e del Materiale, alla Divisione della Trazione e del Materiale in Venezia (con funzioni anche di Sezione);

per il servizio del Mantenimento alla Sezione Mantenimento di Venezia;

per il servizio sanitario all'Ufficio Sanitario Compartimentale di Venezia.

Per le somministrazioni degli oggetti inventariali, delle materie di consumo, degli stampati ed oggetti di cancelleria provvederanno rispettivamente i Magazzini Approvvigionamenti di Verona e di Venezia e il Magazzino Stampe di Bologna.

4. TRENI. — L'esercizio di questa linea verrà continuato con l'orario già in vigore, comprendente 5 coppie di treni viaggiatori, fra cui una di diretti, ed una coppia di treni merci ordinari.

5. INSTRADAMENTO DEI TRASPORTI. — Non ostante il passaggio alla Rete dello Stato della linea Mestre-Bassano-Primolano, fino a nuovo avviso, l'instradamento dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O., tanto in collettame quanto a carro completo, da oltre per oltre le stazioni di Mestre, Castelfranco e Bassano deve essere continuato in base alle norme attualmente in vigore mentre i trasporti medesimi da e per le stazioni della linea, comprese quelle di Mestre, Castelfranco e Bassano devono essere instradati per la via più breve, tenendo conto del percorso della linea Mestre-Castelfranco-Bassano.

6. TARIFFE VIAGGIATORI, BAGAGLI, CANI E GIORNALI. — Ai trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e giornali dovranno essere applicate, per il percorso della linea Mestre-Primolano, tutte le tariffe, e relative norme e condizioni, vigenti sulla rete dello Stato, comprese quelle stabilite dalle concessioni speciali e dal regolamento pei trasporti militari, nonchè le norme e disposizioni vigenti pei viaggi degli Agenti di P. S., postali, dei giornalisti e loro famiglie ecc.

Le stazioni della linea medesima riceveranno in tempo utile dal Controllo prodotti di Firenze le nuove scorte di biglietti a destinazione fissa ed a percorso facoltativo da mettersi in distribuzione col primo treno del giorno 1° luglio 1912 in sostituzione di quelli della Ferrovia della Valsugana il cui uso dovrà cessare coll'ultimo treno del precedente giorno 30 giugno 1912.

Le stazioni delle altre linee dello Stato ora ammesse al rilascio dei biglietti a destinazione fissa per località della linea Mestre-Primolano riceveranno pure dal Controllo Prodotti suddetto

i biglietti coi nuovi prezzi da porsi in vendita in sostituzione di quelli attuali che dovranno essere ritornati nei modi d'uso al Controllo medesimo.

I biglietti a destinazione fissa di qualsiasi specie che non saranno stati sostituiti, tanto nelle dette stazioni quanto in quelle della linea Mestre-Primolano, si intendono soppressi e le stazioni tutte provvederanno, se trattasi di viaggi di corsa semplice, facendo uso dei facoltativi.

Gli abbonamenti ordinari per *l'intera rete* sono valevoli per viaggiare anche sulla linea Mestre-Primolano-Confine senza aumento di prezzo e la linea stessa, agli effetti della tassazione dei biglietti di abbonamento ordinari, dovrà essere inscritta tra quelle di prima categoria.

Per quanto riguarda gli abbonamenti speciali sarà provveduto con apposito ordine di servizio.

Per l'applicazione della tariffa dei combinabili italiani sulla linea Mestre-Primolano è istituita una nuova tratta N. 209 *bis*, della quale le stazioni interessate saranno opportunamente fornite dal Controllo Prodotti di Firenze.

I prezzi della detta nuova tratta sono i seguenti:

1ª classe	2ª classe	3ª classe
L. 8.30	L. 5.80	L. 3.75

Per quanto riguarda la distribuzione dei biglietti e la registrazione dei bagagli per l'estero, via Primolano, verranno fatte particolari comunicazioni alle singole stazioni interessate in relazione agli accordi che vengono presi con le ferrovie estere.

7. Tariffe merci. — a) *Servizio interno e cumulativo italiano.* — Per tutti i trasporti di merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed ordinaria, bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri saranno applicabili, per il percorso sulla linea Mestre-Primolano, tutte le tariffe, e relative condizioni, vigenti sulla Rete dello Stato, comprese quelle in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

Per le spedizioni di pacchi ferroviali da e per le stazioni della detta linea Mestre-Primolano, eseguiti in base alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V., non saranno più da riscuotersi le speciali sopratasse comprese nei prospetti dei servizi cumulativi, annessi alle tariffe medesime.

Ai trasporti di generi di privativa eseguiti per conto del Ministero delle Finanze (Convenzione 9 febbraio 1910) saranno pure applicabili, per il percorso sulla ripetuta linea, le disposizioni ed i prezzi di cui l'Ordine di Servizio N. 135-1910.

La tassazione dei trasporti avrà luogo, di conformità alle prescrizioni in vigore, per la via più breve, in conseguenza, nella determinazione delle distanze, si dovrà tenere conto della percorrenza della linea Mestre-Primolano ogni qualvolta questa determini la via più breve.

b) *Servizi internazionali.* — Fino a che le tariffe dirette internazionali non saranno estese alla linea Mestre-Primolano, i trasporti di merci per l'estero potranno essere eseguiti con lettera di vettura internazionale, sulla quale, nello spazio all'uopo previsto, dovrà risultare la domanda del mittente per l'applicazione dei prezzi interni italiani per il percorso fino a Primolano transito (confine) e di quelli interni o cumulativi esteri per il percorso oltre Primolano transito.

Se il mittente volesse eseguire una spedizione per l'estero in base alle condizioni delle tariffe interne delle singole Amministrazioni ferroviarie, rinunziando alle condizioni della Convenzione internazionale, egli potrà effettuarla con nota di spedizione o con lettera di porto interna, ed in questo caso dovranno essere osservate le disposizioni del punto 71 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero (edizione 10 ottobre 1901).

8. Scritture e versamenti. — Per la tenuta del conto corrente di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo stazione, e per le scritturazioni riflettenti i servizi viaggiatori, bagagli e cani, biciclette ecc., e per i trasporti di merci, numerario, carte-valori, veicoli, bestiame ecc., nonchè per la gestione doganale di Primolano, sono da osservarsi le relative Norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909 e che saranno in tempo debito distribuite.

Dal 1° luglio 1912 tanto le stazioni comuni di Mestre Castelfranco Veneto e Bassano, che cesseranno di funzionare come stazioni di transito, quanto le gestioni locali della Valsugana nelle stazioni di Venezia ed in quelle interne della linea Mestre-Primolano che avranno cessato il loro funzionamento chiudendo le contabilità alle ore 24 del 30 giugno, istituiranno una apposita *gestione di stralcio* per tutte le partite relative ai trasporti con data anteriore a quella del riscatto.

Di conseguenza le citate stazioni di transito dovranno scritturare nella gestione stralcio i trasporti provenienti dalla Valsugana aventi data anteriore al 1° luglio destinati alle stazioni delle ferrovie dello Stato e non terranno invece conto di quelli in senso inverso qualunque sia la data di accettazione.

Le stazioni interne della linea Venezia-Primolano comprenderanno negli arrivi della gestione stralcio i trasporti in servizio locale accettati a tutto il 30 giugno che giungessero a destino dopo la mezzanotte del giorno stesso, scritturando invece nella nuova gestione i trasporti provenienti dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato qualunque sia la data di partenza.

Bene inteso che le stazioni delle ferrovie dello Stato comprenderanno nei riassunti arrivi del servizio cumulativo soltanto i trasporti partiti da stazioni interne della Valsugana anteriormente al 1° luglio *qualunque sia la data di transito*, scritturando invece tutti gli altri negli arrivi del servizio interno.

Gli elaborati contabili riflettenti la cessata gestione saranno da compilarsi dai transiti suddetti e dalle stazioni interne della linea Venezia-Primolano con la stessa periodicità di quelli riflettenti la gestione Stato e ciò fino ad esaurimento e pareggio totale di tutto quanto si riferisce alle cessate gestioni.

Su tutti i documenti che riguardano la gestione stralcio dovrà essere esposta in modo appariscente la indicazione di « cessata gestione ».

I conti correnti della nuova gestione saranno iniziati al 1° luglio senza rimanenza di debito e di credito e dovranno comprendere i trasporti e le operazioni a datare dal giorno predetto.

Con la stessa data saranno da porsi in uso i nuovi registri per la scritturazione e la contabilizzazione dei trasporti, che saranno in tempo debito distribuiti; la numerazione tanto delle spedizioni,

come degli arrivi ecc. dovrà cominciare dal N. 1 e continuare progressivamente fino al 31 dicembre corrente anno.

I versamenti degli introiti saranno fatti alla cassa di Bologna:

giornalmente dalla stazione di Primolano; ogni cinque giorni dalle stazioni di Carpané-Valstagna, Cismon e Noale-Scorzé; ogni sette giorni dalle fermate di Cassola, Castello di Codego, Maerne di Martellago, Piombino Dese, Resana, S. Nazario, Salzano e Solagna seguendo le norme di cui l'Ordine di Servizio N. 275-1908. La prima di dette stazione sarà inscritta sotto la lettera A nell'elenco annesso al predetto ordine di servizio, le altre tre stazioni sotto la lettera D e tutte le fermate alla lettera F rispetto al giorno a ciascuna fissato per l'invio del proprio versamento.

Resta inteso però che il versamento degli introiti riflettenti i trasporti della cessata gestione dovranno farsi con separate distinte sulle quali, come pure sui relativi gruppi, in aggiunta all'indirizzo sarà da esporsi l'indicazione di *cessata* gestione.

Dopo il 30 giugno non saranno ammesse sovvenzioni, in conto cessata gestione, fra stazione e stazione nè fra le gestioni della stessa stazione. Le domande di sovvenzioni del denaro occorrente pel pagamento degli assegni, di titoli di rimborso ecc. riferibili alla gestione cessante, dovranno essere indirizzate agli Uffici competenti, specificando che le richieste riguardano la cessata gestione.

Le stazioni e le fermate provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la Cassa Compartimentale di Bologna.

9. Carte di libera circolazione. — Pel corrente anno i biglietti serie A e At rilasciati per l'intera Rete di Stato o per tutte le linee del Compartimento di Venezia, e quelli serie As (di servizio) sono validi anche per la linea Mestre Primolano-Confine.

I biglietti rilasciati a tutt'oggi dall'Amministrazione della Ferrovia della Valsugana sono validi fino alla loro naturale scadenza, *ma non oltre il* 31 *dicembre* 1912.

10. Materiale mobile. — In conseguenza del passaggio allo Stato della Ferrovia della Valsugana passa in proprietà delle F. S. il materiale rotabile e di esercizio costituente la dotazione della Ferrovia stessa.

11. DISTANZE CHILOMETRICHE, PRONTUARI MANOSCRITTI PER LA TASSAZIONE DEI TRASPORTI, PUBBLICAZIONI, STAMPATI E BIGLIETTI. — Nell'allegato A al presente Ordine Generale risultano le indicazioni relative alle stazioni e fermate della linea Mestre-Primolano da introdursi nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche tra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » nonchè la tabella polimetrica N. 50 *bis* contenente le distanze tra le nuove stazioni e fermate e da queste alle stazioni di Mestre, Castelfranco Veneto e Bassano, da inserirsi a pag. 129 del Prontuario stesso. Per tutte le altre modificazioni di dettaglio che si rende necessario apportarvi per tenere conto delle nuove stazioni di diramazione di Bassano e Castelfranco Veneto, verrà provveduto a mezzo della 4ª appendice al Prontuario suddetto.

Le nuove stazioni e fermate saranno fornite, dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti di Firenze, dei prontuari mano scritti delle distanze da servire per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e merci.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati, ecc., occorrenti.

Per mettere in grado le stazioni della Rete di formare le distanze per le nuove stazioni e fermate, nonchè di stabilire per le relazioni interessate, il minor percorso tassabile determinato dal computo delle distanze in transito parziale sulla linea Mestre-Primolano-Confine; sono riportati negli allegati B e C al presente Ordine generale i prospetti e le indicazioni occorrenti, in base ai quali si dovranno apportare le aggiunte delle nuove stazioni e fermate e le relative indicazioni nonchè le modificazioni alle distanze ed instradamenti, nei libretti manoscritti in uso nelle gestioni.

Opportune modificazioni, in dipendenza del presente Ordine generale, dovranno pure essere fatte nel Fascicolo delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito. - Ediz. 1° luglio 1909 » (art. 3) nonchè nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine Generale N. 7.

Passaggio alla rete dello Stato della Ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino.

In base a legge in data 27 giugno 1912 il Governo ha proceduto al riscatto della ferrovia Croce S. Spirito - Borgo S. Donnino con decorrenza dal 1° luglio 1912 revocando in pari tempo la concessione data al consorzio per la ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino, per l'esercizio del tronco Cremona-Croce S. Spirito. Dalla stessa data del 1° luglio 1912 la ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino sarà esercitata direttamente dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, mantenendo in vigore, fino a nuovo avviso, gli attuali regolamenti, norme istruzioni, ecc.

1\. — Descrizione della linea. — La linea è a scartamento normale e misura fra gli assi dei F. V. delle due stazioni estreme km. 33.980: la massima pendenza è del 7 per mille e il raggio minimo delle curve di m. 450. Le opere d'arte esistenti sono 143, delle quali la più importante è il ponte sul Po, a travate metalliche, di undici campate da m. 79 e una da m. 64,70; vi sono 31 case cantoniere e 1 garretta in muratura e 63 p.l. tutti muniti di chiusura.

Fra le stazioni di Cremona e di Castelvetro, in corrispondenza al km. 5.984, la ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino è attraversata a raso dalla tramvia Cremona-Piacenza. L'attraversamento è protetto da quattro dischi girevoli opportunamente collegati fra loro in maniera che quando quelli sulla ferrovia sono disposti a via libera, quelli sulla tramvia sono disposti a via impedita e viceversa. I dischi sulla ferrovia sono situati uno in stazione di Castelvetro a m. 51 dall'asse del F. V. verso Cremona, l'altro a m. 196 dall'attraversamento.

Sono destinate al servizio per il pubblico sulla linea riscattata oltre le stazioni di Cremona e di Borgo S. Donnino, già appartenenti allo Stato e comuni alla linea stessa, quattro stazioni e una fermata, le quali, movendo da Cremona, si succedono nell'ordine seguente:

Cremona, Castelvetro, S. Giuliano, Villanova d'Arda, Busseto, Castrone dei Marchesi e Borgo S. Donnino.

2. — DESCRIZIONE DELLE STAZIONI E FERMATE E SERVIZI CUI SONO ABILITATE:

Cremona, stazione d'origine della linea con F. V. a sinistra; è protetta verso Borgo S. Donnino da un disco di 2ª categoria situato a destra dei treni in arrivo alla distanza di m. 846 dal corrispondente deviatoio estremo.

Castelvetro, stazione con F. V. al km. 6.170 a sinistra nel senso da Cremona a Borgo S. Donnino;

binari di corsa: due compresi fra le progressive km. 6.017,50 e km. 6.431.95 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lughezza utile di m. 292;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico dalle due parti e sagoma limite;

segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 667 quello verso Cremona e di m. 970 quello verso Borgo S. Donnino;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5666 con la chiamata CT.

S. Giuliano Piacentino, fermata con F. V. al km. 9.398 a sinistra;

scalo merci P. V. con piano caricatore con carico di fianco servito da un binario tronco allacciato a quello di corsa con deviatoio incontrato di punta dai treni dispari;

sagoma limite; segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria situati a destra dei treni in arrivo alla distanza dalla punta del suddetto deviatoio di m. 385 quello verso Cremona e di m. 623 quello verso Borgo S. Donnino;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5666 con la chiamata SG.

Villanova d'Arda, stazione con F. V. al km. 14.138 a sinistra;

binari di corsa: due compresi fra le progressive chilometri 13.939,05 e km. 14.423,50 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 387;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico dalle due parti e sagoma limite;

segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 722 quello verso Cremona e di m. 456 quello verso Borgo S. Donnino;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5666 con la chiamata VN.

Busseto, stazione con F. V. al km. 21.233 a sinistra;

binari di corsa: due compresi fra le progressive chilometri 20.915,70 e km. 21.526,50 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 507;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico dalle due parti: bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate, grue da tonnellate 2 $^1/_2$ e sagoma limite;

segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 680 quello verso Cremona e di m. 757 quello verso Borgo S. Donnino;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5666 con la chiamata BU.

Castione dei Marchesi, stazione con F. V. al km. 28.040 a destra;

binari di corsa: due, compresi fra le progressive chilometri 27.770,80 e km. 28.165,35 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 300;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico dalle due parti e sagoma limite;

segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 395 quello verso Cremona e di m. 395 quello verso Borgo S. Donnino;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5666 con la chiamata CS.

Borgo S. Donnino, stazione comune alla linea Piacenza-Bologna con F. V. rispetto alla linea riscattata alla progressiva km. 33.980 a destra;

è protetta verso Cremona da un disco di 2ª categoria situato a destra dei treni in arrivo alla distanza di m. 767 dal corrispondente deviatoio estremo.

Le stazioni e la fermata suddette sono ammesse a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, merci a G. V., merci a P. V. ordinaria e accelerata, veicoli e bestiame.

3. MATERIALE MOBILE. — In conseguenza del passaggio allo Stato della linea Cremona-Borgo S. Donnino, passa in proprietà delle F. S. anche il materiale rotabile e di esercizio formante la dotazione della linea stessa.

4. — GIURISDIZIONE. —La linea Cremona-Borgo S. Donnino viene compresa nel Compartimento di Milano ed è aggregata:

per il Servizio del Movimenti e Traffico al 2° Riparto della Sezione Movimento e Traffico di Piacenza;

per il Servizio della Trazione e del Materiale, alla Sezione Trazione di Brescia;

per il Servizio del Mantenimento alla Sezione di Cremona;

per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario Compartimentale di Milano;

per le somministrazioni degli oggetti e delle materie di consumo e di quelli d'inventario provvederà il Magazzino Approvigionamenti di Verona, per quelle degli stampati ed oggetti di cancelleria il Magazzino Stampe di Bologna e per quelle di vestiario del personale il Magazzino ex-Economato di Torino.

5. — TRENI. — Il servizio della linea sarà fatto con gli stessi treni dell'orario attualmente in vigore.

6. — INSTRADAMENTO DEI TRASPORTI. — Non ostante il passaggio alla Rete dello Stato della linea Cremona-Borgo S. Donnino, fino a nuovo avviso, l'instradamento dei trasporti a grande velocità, piccola velocità e piccola velocità accelerata, tanto in collettame quanto a carro completo, deve essere continuato, in base alle norme attualmente in vigore, sia per quanto riguarda i trasporti da e per le stazioni intermedie della linea, sia per quanto riguarda i trasporti da oltre per oltre le stazioni di Cremona e

Borgo S. Donnino, sia infine pei trasporti in partenza da Cremona per oltre Borgo S. Donnino e viceversa e da Borgo S. Donnino per oltre Cremona e viceversa.

7. — CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE. — Pel corrente anno i biglietti serie *A* ed *At* rilasciati per l'intera rete di Stato e per tutte le linee del Compartimento di Milano, e quelli serie *As* (di servizio) sono validi anche per la linea Cremona-Borgo San Donnino.

I biglietti rilasciati a tutt'oggi dalla Amministrazione della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino sono validi fino alla loro naturale scadenza, ma non oltre il 31 dicembre 1912.

8. TARIFFE VIAGGIATORI, BAGAGLI, CANI E GIORNALI. — Ai trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e giornali dovranno essere applicate, per il percorso della linea Cremona-Borgo S. Donnino, tutte le tariffe, e relative norme e condizioni, vigenti sulla Rete dello Stato, comprese quelle stabilite dalle Concessioni speciali e dal Regolamento pei trasporti militari, nonchè le norme e disposizioni vigenti pei viaggi degli Agenti di P. S., postali, dei giornalisti e loro famiglie, ecc.

Le stazioni della linea medesima riceveranno in tempo utile dal Controllo Prodotti di Firenze le nuove scorte di biglietti a destinazione fisse ed a percorso facoltativo da mettersi in distribuzione col primo treno del giorno 1° luglio 1912 in sostituzione di quelle attuali il cui uso dovrà cessare coll'ultimo treno del precedente giorno 30 giugno 1912.

Le stazioni delle altre linee dello Stato ora ammesse al rilascio di biglietti a destinazione fissa per località della linea Cremona-Borgo S. Donnino riceveranno pure dal Controllo Prodotti suddetto i biglietti coi nuovi prezzi da porsi in vendita in sostituzione di quelli ora in uso che dovranno essere ritirati dalla vendita e restituiti nei modi d'uso al Controllo medesimo.

I biglietti a destinazione fissa di qualsiasi specie che non saranno stati sostituiti, tanto nelle dette stazioni quanto in quelle della linea Cremona-Borgo S. Donnino, s'intendono soppressi e le stazioni tutte provvederanno, se trattasi di viaggi di corsa semplice, facendo uso dei facoltativi.

Gli abbonamenti ordinari per *l'intera Rete* sono valevoli per viaggiare anche sulla linea Cremona-Borgo S. Donnino senza aumento di prezzo e la linea stessa, agli effetti della tassazione dei biglietti di abbonamento ordinari, dovrà essere inscritta fra quelle di 2ª categoria.

Per quanto riguarda i biglietti di abbonamento speciali, sarà provveduto con apposito Ordine di Servizio.

Per l'applicazione della tariffa dei combinabili italiani sulla linea Cremona-Borgo S. Donnino sono istituite le nuove tratte appresso indicate delle quali le stazioni interessate saranno opportunamente fornite dal Controllo Prodotti di Firenze.

			1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe
Piacenza-Borgo S. Donnino	tratta	N. 235	L. 3.75	L. 2.65	L. 1.70
Borgo S. Donnino-Parma	»	» 235 *bis*	» 2.30	» 1.60	» 1.05
Cremona Borgo S. Donnino	»	» 249 *bis*	» 3.35	» 2.35	» 1.55

Resta soppressa l'attuale tratta N. 235 Piacenza-Parma e la scorta relativa dovrà essere restituita al Controllo Prodotti di Firenze.

9. Tariffe merci. -- a) *Servizio interno e cumulativo italiano.* — Per tutti i trasporti di merci a grande velocità, a piccola velocità ordinaria ed accelerata, bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, saranno applicabili per il percorso sulla linea Cremona-Borgo S. Donnino, tutte le tariffe e relative condizioni ,vigenti sulla Rete dello Stato, comprese quelle in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

Per le spedizioni di pacchi ferroviari da e per le stazioni della detta linea Cremona-Borgo S. Donnino, eseguite in base alle tariffe speciali N. 1 ed 11 G. V., non saranno più da riscuotersi le speciali sopratasse comprese nei prospetti dei servizi cumulativi annessi alle tariffe medesime.

Ai trasporti di generi di privativa effettuati per conto del Mi-
pure applicabili, per il percorso sulla ripetuta linea, le disposi-
nistero delle Finanze, (Convenzione 9 febbraio 1910), saranno
zioni ed i prezzi di cui l'Ordine di Servizio N. 135-1910.

La tassazione dei trasporti avrà luogo di conformità alle prescrizioni in vigore, per la via più breve; in conseguenza nel computo delle distanze si dovrà tener conto della percorrenza della li-

nea Cremona-Borgo S. Donnino ogni qualvolta questa determini la via più breve.

b). — *Servizi internazionali.* — Fino a che le tariffe dirette internazionali non saranno estese alle stazioni della linea Cremona-Borgo S. Donnino i trasporti di merci per l'estero potranno essere eseguiti con lettera di vettura internazionale, sulla quale, nello spazio all'uopo previsto, dovrà risultare la domanda del mittente per la applicazione dei prezzi interni italiani per il percorso dalla stazione mittente alla stazione di ricarteggio (Cremona o Borgo S. Donnino) e dei prezzi della rispettiva tariffa diretta internazionale dalla stazione di ricarteggio a destino; oppure la domanda dei prezzi interni italiani fino al transito internazionale di confine interessato e di quelli interni o cumulativi esteri per il percorso oltre il transito internazionale stesso.

Pei trasporti in affrancato, la stazione mittente dovrà prima di inoltrare la merce, staccare una nota di affrancazione, chiedendo alla stazione di ricarteggio (Cremona o Borgo S. Donnino) l'importo approssimativo da riscuotersi dal mittente a titolo di deposito:

nel primo caso, pel tratto Cremona o Borgo S. Donnino a destino;

nel secondo caso (essendo la stazione mittente in grado di stabilire le tasse pel percorso complessivo italiano), pel solo percorso estero.

In entrambi i casi la nota di affrancazione dovrà essere allegata ai relativi documenti di trasporto.

Se il mittente volesse eseguire una spedizione per l'estero in base alle tariffe interne delle singole Amministrazioni, rinunciando alle condizioni della convenzione internazionale, egli potrà effettuarla con nota di spedizione o con lettera di porto interna ed in questo caso dovranno essere osservate le disposizioni del punto 71 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero (Edizione 10 ottobre 1901).

Le spedizioni che vengono appoggiate alle stazioni di Cremona o Borgo S. Donnino pel ricarteggio ulteriore, dovranno da queste ultime essere assunte in contabilità in base ad un duplicato di foglio di via da compilarsi d'Ufficio.

Le spedizioni in senso inverso e cioè in provenienza dall'estero effettuate in base alle tariffe dirette, giungeranno dal competente

transito di confine ad una delle stazioni di ricarteggio (Cremona o Borgo S. Donnino) scortate dalla prescritta lettera di vettura, dal relativo foglio di via e dagli altri documenti stabiliti.

Le spedizioni stesse verranno assunte dalle predette stazioni di ricarteggio in base ad un duplicato di foglio di via, svincolandole d'Ufficio ed eseguendo la rispedizione per la stazione di definitiva destinazione.

Pei trasporti in affrancato, le tasse di porto pel tratto dalla stazione di ricarteggio alla stazione della linea riscattata, saranno riprese dalla stazione di ricarteggio mediante la nota di affrancazione, mentre per i trasporti in assegnato le tasse stesse saranno gravate in arrivo e riscosse dal destinatario.

Anche le spedizioni effettuate con lettera di vettura internazionale sulla quale sia fatta la richiesta dell'applicazione delle tariffe interne di ciascuna Amministrazione, dovranno essere assunte dalle stazioni di ricarteggio, svincolate d'Ufficio e rispedite alle stazioni di definitiva destinazione, avvertendo però che l'applicazione delle tasse italiane in porto affrancato verrà fatta dal transito di confine per l'intero percorso, mentre, se in porto assegnato, le tasse stesse saranno stabilite dalla stazione di ricarteggio pure per l'intero percorso e gravate sulle rispedizioni.

Le tasse assunte a debito dalla stazione di ricarteggio verranno convertite in spesa anticipata da gravarsi sulla rispedizione.

10. — Scritture e versamenti. — Per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni del capostazione, e per le scritturazioni riflettenti i servizi viaggiatori, bagagli, cani ecc., e i trasporti di merci, numerario, carte-valori, veicoli e bestiame, ecc. sono da osservarsi le rispettive Norme, pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Dal 1° luglio tanto le stazioni comuni di Cremona e Borgo S. Donnino, che cesseranno di funzionare come stazioni di transito quanto le gestioni locali delle stazioni interne della linea stessa, che avranno cessato il loro funzionamento chiudendo le contabilità alle ore 24 del 30 giugno, istituiranno un'apposita *gestione di stralcio* per tutte le partite relative ai trasporti con data anteriore a quella del riscatto.

Di conseguenza le citate stazioni di transito dovranno scritturare nella gestione stralcio i trasporti provenienti dalla ferrovia

Cremona-Borgo S. Donnino aventi data anteriore al 1° luglio destinati alle stazioni delle ferrovie dello Stato e non terranno invece conto di quelle in senso inverso, qualunque sia la data di accettazione.

Le stazioni interne della linea predetta comprenderanno negli arrivi della gestione stralcio i trasporti in servizio locale accettati a tutto il 30 giugno che giungessero a destino dopo la mezzanotte del giorno stesso, scritturando invece nella nuova gestione i trasporti provenienti dalle stazioni delle ferrovie dello Stato qualunque sia la data di partenza.

Bene inteso che le stazioni delle ferrovie dello Stato comprenderanno nei riassunti arrivi del servizio cumulativo soltanto i trasporti partiti da stazioni interne della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino, anteriormente al 1° luglio *qualunque sia la data di transito* scritturando invece tutti gli altri negli arrivi del servizio interno.

Gli elaborati contabili riflettenti la cessata gestione saranno da compilarsi dai transiti suddetti e dalle stazioni interne della linea Cremona-Borgo S. Donnino con la stessa periodicità di quelli riflettenti la gestione Stato e ciò fino ad esaurimento e pareggio totale di tutto quanto si riferisce alle cessate gestioni.

Su tutti i documenti che riguardano la gestione stralcio dovrà essere esposta in modo appariscente la indicazione di « cessata gestione. »

I conti correnti della nuova gestione saranno iniziati al 1° luglio senza rimanenza di debito e di credito e dovranno comprendere i trasporti e le operazioni a datare dal giorno predetto.

Con la stessa data saranno da porsi in uso i nuovi registri per la scritturazione e la contabilizzazione dei trasporti, che saranno in tempo debito distribuiti; la numerazione tanto delle spedizioni, come degli arrivi ecc. dovrà cominciare dal numero 1 e continuare progressivamente fino al 31 dicembre corrente anno.

I versamenti dei relativi introiti saranno fatti alla Cassa Compartimentale di Milano ogni cinque giorni (lettera *E* dell'elenco annesso all'Ordine di Servizio 275-1908) dalle stazioni di Castelvetro, S. Giuliano, Villanova, Busseto e Castione.

Resta inteso però che il versamento degli introiti riflettenti i trasporti della cessata gestione dovranno farsi con separate distinte sulle quali, come pure sui relativi gruppi, in aggiunta all'indirizzo sarà da esporsi l'indicazione di « *cessata gestione* ».

Dopo il 30 giugno non saranno ammesse sovvenzioni, in conto cessata gestione, fra stazione e stazione nè fra le gestioni della stessa stazione. Le domande di sovvenzioni del danaro occorrente pel pagamento degli assegni, di titoli di rimborso ecc. riferibili alla gestione cessante dovranno essere indirizzate agli Uffici competenti, specificando che le richieste riguardano la cessata gestione.

Le stazioni e le fermate provvederanno con i proprî fondi al pagamento del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la Cassa Compartimentale di Milano.

11. — AGGIUNTE ALL'ORARIO DI SERVIZIO — DISTANZE CHILOMETRICHE, PRONTUARI MANOSCRITTI PER LA TASSAZIONE DEI TRASPORTI, PUBBLICAZIONI E STAMPATI — Nell'allegato *A* al presente Ordine Generale risultano le aggiunte da introdursi nella Prefazione Generale (parte II) all'orario di servizio. Nell'allegato *B* sono riportate le indicazioni relative alle stazioni e fermate della linea Cremona-Borgo S. Donnino da introdursi nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche — Edizione 1° luglio 1908 » e la tabella polimetrica N° 56 bis contenente le distanze tra le nuove stazioni e fermate, nonchè da queste alle stazioni di Cremona e Borgo S. Donnino da inserirsi a pag. 131 del Prontuario stesso.

Per tutte le altre modificazioni di dettaglio che si rende necessario apportare al Prontuario Generale predetto, per tenere conto sia della nuova stazione di diramazione di Borgo S. Donnino, sia della diminuzione delle distanze chilometriche per il minor percorso determinato dal transito sulla linea Cremona-Borgo S. Donnino, verrà provveduto a mezzo della 4ª Appendice al Prontuario stesso.

Le predette nuove stazioni e fermate saranno fornite, dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti in Firenze, dei prontuari manoscritti delle distanze da servire per la tassazione dei trasporti viaggiatori-bagagli e merci.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni e degli stampati occorrenti.

Per mettere in grado le stazioni della Rete di formare le distanze per le nuove stazioni e fermate, nonchè di stabilire per le

stazioni interessate il minor percorso tassabile determinato dal computo delle distanze in transito dalla linea Cremona-Borgo San Donnino, sono riportati negli Allegati *C* e *D* al presente Ordine Generale i prospetti e le indicazioni occorrenti, in base ai quali si dovranno apportare le aggiunte dei nomi delle nuove stazioni e fermate e le relative indicazioni, nonchè le modificazioni alle distanze ed instradamenti, nei libretti manoscritti in uso nelle gestioni.

Nel fascicolo delle Norme per il servizio contabile delle stazioni di transito — edizione 1° luglio 1909 — all'articolo 3, dai transiti in contatto con la Società Veneta saranno da depennarsi quelli di Borgo S. Donnino e Cremona della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino.

Opportune modificazioni, in dipendenza del presente Ordine Generale, dovranno pure apportarsi nelle pubblicazioni e nei Prontuari riguardanti i servizi cumulativi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine Generale N. 8.

Passaggio alla Rete dello Stato della ferrovia Alessandria-Ovada.

In base a legge in data 27 giugno 1912, il Governo ha proceduto al riscatto della ferrovia Alessandria-Ovada con decorrenza dal 1° luglio 1912 e dalla stessa data la detta ferrovia sarà esercitata dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato mantenendo in vigore, fino a nuovo avviso, gli attuali regolamenti, norme, istruzioni, ecc.

1. Descrizione della linea. — La linea Alessandria-Ovada è a scartamento normale e s'innesta nelle stazioni di Alessandria e di Ovada: la sua lunghezza complessiva misurata fra gli assi dei F. V. delle due stazioni estreme è di Km. 33 + 498: ha pendenze variabili da un minimo dell'1.67 ad un massimo del 14.60 per mille, e curve col raggio minimo di m. 300. Attraversa il fiume Orba per mezzo di un ponte in muratura di 12 arcate ed il fiume Bormida per mezzo di un ponte metallico.

Sono destinate al servizio per il pubblico sulla linea riscattata, oltre le stazioni estreme di Alessandria ed Ovada, già appartenenti allo Stato e comuni alla linea stessa, le sottoindicate stazioni, fermate e case cantoniere, le quali, movendo da Alessandria, si succedono nell'ordine seguente:

Alessandria, Castellazzo-Casalcermelli, Castelspina-Portanova, Castelferro, Predosa, Rio Secco, S. Giacomo, Roccagrimalda, Ovada Nord e Ovada.

2. Descrizione delle stazioni, fermate e case cantoniere e servizi cui sono abilitate:

Alessandria, stazione d'origine della linea con fabbricato viaggiatori a sinistra: è protetta verso Ovada da un semaforo a tre ordini di ali di 1ª categoria preceduto a m. 750 da un semaforo di 3ª categoria situato a destra dei treni in arrivo ed alla distanza di m. 249 dal corrispondente deviatoio estremo.

Castellazzo-Casalcermelli, stazione con:

fabbricato viaggiatori al Km. 7 + 748, a destra nel senso da Alessandria ad Ovada;

binari di corsa: tre, compresi fra le progressive Km. 7 + 491 e Km. 7 + 941, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 364 il primo e di m. 294 ciascuno degli altri due; scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di fianco, bilancia a ponte della portata di 30 tonn., grue da 6 tonn. e sagoma limite;

segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza del corrispondente devia toio estremo di m. 731 quello verso Alessandria e di m. 1326 quello verso Ovada;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5789 con la chiamata CZ.

Castelspina-Portanova, fermata con:

fabbricato viaggiatori al Km. 13 + 596 a destra;

scalo merci P. V. con piano caricatore con carico di fianco servito da un binario tronco allacciato a quello di corsa mediante deviatoio incontrato di punta dai treni dispari, e sagoma limite;

segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal suddetto deviatoio di m. 924, quello verso Alessandria e di m. 835 quello verso Ovada;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5789 con la chiamata **CS.**

Castelferro, fermata con F. V. al Km. 16 + 378 a sinistra.

Predosa, stazione con:

fabbricato viaggiatori al Km. 19 + 229 a sinistra ;

binari di corsa: tre compresi fra le progressive Km. 19 + 069, e Km. 19 + 477 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 323 il primo e di m. 253 ciascuno degli altri due;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di fianco, grue da 1 tonn. e sagoma limite;

segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria collocati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 776 quello verso Alessandria e di m. 1028 quello verso Ovada;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5789 con la chiamata **PD.**

Rio Secco, casa cantoniera con F. V. al Km. 22 + 461 a sinistra.

S. Giacomo, casa cantoniera con F. V. al Km. 26 + 396 a destra.

Roccagrimalda, stazione con:

fabbricato viaggiatori al Km. 27 + 920 a destra; binari di corsa: compresi fra le progressive Km. 27 + 742 e Km. 28 + 139 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 278;

scalo merci P. V. con magazzino, pianó caricatore con carico di fianco, bilancia a ponte della portata di 30 tonn., grue da da 1 tonn. e sagoma limite;

segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 919 quello verso Alessandria e di m. 812 quello verso Ovada;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5789 con la chiamata **RC.**

Ovada Nord, stazione con:

fabbricato viaggiatori al Km. 31 + 300 a sinistra;

binari di corsa: due compresi fra le progressive Km. 31 + 049 e Km. 31 + 494 e della lunghezza utile di m. 328; scalo merci P. V. con piano caricatore con carico di fianco, grue da 6 tonn. e sagoma limite;

segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria collocati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 906 quello verso Alessandria e di m. 791 quello verso Ovada;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5789 con la chiamata ON.

Ovada, stazione comune alla linea Asti-Genova con F. V. al Km. 33 + 498 a sinistra:

è protetta verso Alessandria da un disco di 2ª categoria situato a destra dei treni in arrivo ed alla distanza di m. 812 dal corrispondente deviatoio estremo.

Le stazioni di Castellazzo-Casalcermelli, Predosa, Roccagrimalda e Ovada Nord e la fermata di Castelpina-Portanova sono ammesse a tutti i trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani, di merci a grande velocità, a piccola velocità ordinaria e accelerata, di veicoli e bestiame; la fermata di Castelferro e le case cantoniere di Rio Secco e S. Giacomo sono abilitate ai soli trasporti, per l'interno della linea, di viaggiatori e bagagli la prima, e di viaggiatori le altre due.

3. Materiale mobile. — In conseguenza del passaggio allo Stato della linea riscattata, passerà in proprietà delle F. S. anche il materiale rotabile e di esercizio formante la dotazione della linea stessa.

4. Treni. — Il servizio della linea sarà fatto con gli stessi treni dell'orario in vigore attualmente.

5. Giurisdizione. — La linea Alessandria-Ovada viene compresa per il Servizio della Trazione e del Materiale nel Compartimento di Torino e per gli altri nel Compartimento di Genova ed è aggregata:

per il Servizio del Movimento e Traffico al 1° Riparto della Sezione Movimento e Traffico di Genova;

per il Servizio della Trazione e Materiale alla Sezione di Alessandria del Compartimento di Torino e per il Servizio Mantenimento alla Sezione Mantenimento di Savona;

per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario Compartimentale di Genova.

La fornitura degli oggetti e delle materie di consumo verrà eseguita dal Magazzino Approvvigionamenti di Alessandria; quella degli stampati dal Magazzino Stampe di Torino; quella dei mobili ed oggetti inventariali dal Magazzino Approvvigionamenti di Milano, e quella del vestiario del personale dal Magazzino ex-Economato di Torino.

6. Carte di libera circolazione. — Pel corrente anno i biglietti serie *A* ed *At*, rilasciati per l'intera rete di stato o per tutte le linee del Compartimento di Genova e quelli serie *As* (di servizio) sono validi anche per la linea Alessandria-Ovada.

I biglietti rilasciati a tutt'oggi dall'Amministrazione della ferrovia Alessandria-Ovada sono validi fino alla loro naturale scadenza, ma non oltre il 31 dicembre 1912.

7. Tariffe viaggiatori, bagagli, cani e giornali. — Ai trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e giornali, dovranno essere applicate, per il percorso della linea Alessandria-Ovada, tutte le tariffe, e relative norme e condizioni, vigenti sulla Rete dello Stato, comprese quelle stabilite dalle Concessioni speciali e dal Regolamento pei trasporti militari, nonchè le norme e disposizioni vigenti pei viaggi degli Agenti di P. S. postali, dei giornalisti e loro famiglie, ecc..

Le stazioni della linea medesima riceveranno in tempo utile dal Controllo Prodotti di Firenze le nuove scorte di biglietti a destinazione fissa ed a percorso facoltativo, da mettersi in distribuzione col primo treno del giorno 1° luglio 1912, in sostituzione di quelli attuali il cui uso dovrà cessare coll'ultimo treno del precedente giorno 30 giugno 1912.

Le stazioni delle altre linee dello Stato ora ammesse al rilascio di biglietti a destinazione fissa per località della linea Alessandria-Ovada riceveranno pure dal Controllo Prodotti suddetto i biglietti coi nuovi prezzi da porsi in vendita in sostituzione di quelli ora in uso, che dovranno essere ritirati dalla vendita e restituiti nei modi d'uso al Controllo medesimo.

I biglietti a destinazione fissa di qualsiasi specie che non saranno stati sostituiti, tanto nelle dette stazioni quanto in quelle della linea Alessandria-Ovada, s'intendono soppressi e le stazioni tutte provvederanno, se trattasi di viaggi di corsa semplice, facendo uso dei facoltativi.

Gli abbonamenti ordinari per l'*intera Rete* sono valevoli per viaggiare anche sulla linea Alessandria-Ovada senza aumento di prezzo e la linea stessa, agli effetti della tassazione dei biglietti di abbonamento ordinari, dovrà essere inscritta fra quelle di 2ª categoria.

Per quanto riguarda i biglietti di abbonamento speciali sarà provveduto con apposito Ordine di Servizio.

Per l'applicazione della tariffa dei combinabili italiani sulla linea Alessandria-Ovada sono istituite le nuove tratte in appresso indicate delle quali le stazioni interessate saranno opportunamente fornite dal Controllo Prodotti di Firenze.

			1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe
Acqui-Ovada	tratta	N. 41	L. 1.55	L. 1.10	L. 0.75
Ovada-Genova P. P.	»	» 41 *bis*	» 4.55	» 3.20	» 2.10
Alessandria-Ovada	»	» 51 *bis*	» 3.35	» 2.35	» 1.55

Resta soppressa l'attuale tratta N. 41 Acqui-Genova P. P. e la scorta relativa dovrà essere restituita al Controllo Prodotti di Firenze.

8. Tariffe merci. — a) *Servizio interno e cumulativo italiano.* — Per tutti i trasporti di merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed ordinaria, bestiame, veicoli, numerario, cartevalori, oggetti preziosi e feretri, saranno applicabili, per il percorso sulla linea Alessandria-Ovada, tutte le tariffe e relative condizioni, vigenti sulla Rete dello Stato. comprese quelle in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

Per le spedizioni di pacchi ferroviari da e per le stazioni della detta linea Alessandria-Ovada, eseguite in base alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V., non saranno più da riscuotersi le speciali sopratasse comprese nei prospetti dei servizi cumulativi annessi alle tariffe medesime.

Ai trasporti di generi di privativa effettuati per conto del Ministero delle Finanze, (Convenzione 9 febbraio 1910) saranno

pure applicabili, per il percorso sulla ripetuta linea, le disposizioni ed i prezzi di cui l'Ordine di Servizio N. 135-1910.

La tassazione dei trasporti avrà luogo, di conformità alle prescrizioni in vigore, per la via più breve; in conseguenza, nel computo delle distanze si dovrà tener conto della percorrenza della linea Alessandria-Ovada ogni qualvolta questa determini la via più breve.

b) *Servizi internazionali.* — Fino a che le tariffe dirette internazionali non saranno estese alle stazioni della linea Alessandria-Ovada i trasporti delle merci per l'estero potranno essere eseguiti con lettera di vettura internazionale, sulla quale, nello spazio allo uopo previsto, dovrà risultare la domanda del mittente per l'applicazione dei prezzi interni italiani per il percorso dalla stazione mittente alla stazione di ricarteggio (Alessandria od Ovada) e dei prezzi della rispettiva tariffa diretta internazionale dalla stazione di ricarteggio a destino; oppure la domanda dei prezzi interni italiani fino al transito internazionale di confine interessato e di quelli interni o cumulativi esteri per il percorso oltre il transito internazionale stesso.

Pei trasporti in affrancato, la stazione mittente dovrà, prima di inoltrare la merce, staccare una nota di affrancazione, chiedendo alla stazione di ricarteggio (Alessandria od Ovada) l'importo approssimativo da riscuotersi dal mittente a titolo di deposito:

nel primo caso, pel tratto Alessandria od Ovada - destino;

nel secondo caso (essendo la stazione mittente in grado di stabilire le tasse per il percorso complessivo italiano), pel solo percorso estero.

In entrambi i casi la nota di affrancazione dovrà essere allegata ai relativi documenti di trasporto.

Se il mittente volesse eseguire una spedizione per l'estero in base alle tariffe interne delle singole amministrazioni, rinunziando alle condizioni della Convenzione internazionale, egli potrà effettuarla con nota di spedizione o con lettera di porto interna ed in questo caso dovranno essere osservate le disposizioni del punto 71 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (Edizione 10 ottobre 1901).

Le spedizioni che vengono appoggiate alle stazioni di Alessandria od Ovada pel ricarteggio ulteriore, dovranno da queste

ultime, essere assunte in contabilità in base ad un duplicato di foglio di via da compilarsi d'ufficio.

Le spedizioni in senso inverso e cioè in provenienza dall'estero effettuate in base alle tariffe dirette, giungeranno dal competente transito di confine ad una delle stazioni di ricarteggio (Alessandria od Ovada) scortate dalla prescritta lettera di vettura, dal relativo foglio di via e dagli altri documenti stabiliti.

Le spedizioni stesse verranno assunte dalle predette stazioni di ricarteggio in base ad un duplicato di foglio di via, svincolandole d'ufficio ed eseguendo la rispedizione per la stazione di definitiva destinazione.

Pei trasporti in affrancato, le tasse di porto pel tratto dalla stazione di ricarteggio alla stazione della linea riscattata, saranno riprese dalla stazione di ricarteggio mediante la nota di affrancazione, mentre per i trasporti in assegnato le tasse stesse saranno gravate in arrivo e riscosse dal destinatario.

Anche le spedizioni effettuate con lettera di vettura internazionale sulla quale sia fatta la richiesta dell'applicazione delle tariffe interne di ciascuna amministrazione dovranno essere assunte dalle stazioni di ricarteggio, svincolate d'ufficio e rispedite alle stazioni di definitiva destinazione, avvertendo però che l'applicazione delle tasse italiane in porto affrancato verrà fatta dal transito di confine per l'intero percorso mentre, se in porto assegnato, le tasse stesse saranno stabilite dalla stazione di ricarteggio pure per l'intero percorso e gravate sulle rispedizioni.

Le tasse assunte a debito dalla stazione di ricarteggio verranno convertite in spesa anticipata da gravarsi sulla spedizione.

9. Instradamento dei trasporti. — Non ostante il passaggio alla Rete dello Stato della linea Alessandria-Ovada, fino a nuovo avviso, l'instradamento dei trasporti a Grande Velocità, Piccola Velocità Accelerata e Piccola Velocità Ordinaria, tanto in collettame, quanto a carro completo, deve esssere continuato in base alle norme attualmente in vigore, sia per quanto riguarda i trasporti da e per le stazioni intermedie della linea, sia per quanto riguarda i trasporti da oltre per oltre le stazioni di Ovada e Alessandria, sia infine per i trasporti in partenza da Ovada per oltre Alessandria e viceversa e da Alessandria per oltre Ovada e viceversa.

10. Scritture e versamenti. — Per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo stazione, e per le scritturazioni riflettenti servizi viaggiatori, bagagli e cani, biciclette ecc., e per i trasporti di merci, numerario carte-valori, veicoli, bestiame, ecc., sono da osservarsi le relative Norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909, e che saranno in tempo debito distribuite.

Dal 1° luglio tanto le stazioni comuni di Alessandria e di Ovada, che cesseranno di funzionare come stazioni di transito, quanto le gestioni locali delle stazioni interne della linea stessa, che avranno cessato il loro funzionamento chiudendo le contabilità alle ore 24 del 30 giugno, istituiranno un'apposita *gestione di stralcio* per tutte le partite relative ai trasporti con data anteriore a quella del riscatto.

Di conseguenza le citate stazioni di transito dovranno scritturare nella gestione stralcio i trasporti provenienti dalla ferrovia Alessandria-Ovada aventi data anteriore al 1° luglio, destinati alle stazioni delle Ferrovie dello Stato, e non terranno invece conto di quelli in senso inverso, qualunque sia la data di accettazione.

Le stazioni interne della linea predetta comprenderanno negli arrivi della gestione stralcio i trasporti in servizio locale accettati a tutto il 30 giugno che giungessero a destino dopo la mezzanotte del giorno stesso, scritturando invece nella nuova gestione i trasporti provenienti dalle stazioni delle ferrovie dello Stato qualunque sia la data di partenza.

Bene inteso che le stazioni delle ferrovie dello Stato comprenderanno nei riassunti arrivi del servizio cumulativo soltanto i trasporti partiti da stazioni interne della ferrovia Alessandria-Ovada anteriormente al 1° luglio *qualunque sia la data di transito*, scritturando invece tutti gli altri negli arrivi del servizio interno.

Gli elaborati contabili riflettenti la cessata gestione saranno da compilarsi dai transiti suddetti e dalle stazioni interne della linea Alessandria-Ovada con la stessa periodicità di quelli riflettenti la gestione Stato e ciò fino ad esaurimento e pareggio totale di tutto quanto si riferisce alle cessate gestioni.

Su tutti i documenti che riguardano la gestione stralcio dovrà essere esposta in modo appariscente la indicazione di « cessata gestione ».

I conti correnti della nuova gestione saranno iniziati al 1° luglio senza rimanenza di debito e di credito e dovranno comprendere i trasporti e le operazioni a datare dal giorno predetto.

Con la stessa data saranno da porsi in uso i nuovi registri per la scritturazione e la contabilizzazione dei trasporti, che saranno in tempo debito distribuiti; la numerazione tanto delle spedizioni, come degli arrivi ecc., dovrà cominciare dal numero 1 e continuare progressivamente fino al 31 dicembre c. a.

Le stazioni di Castellazzo-Casalcermelli, Predosa, Roccagrimalda e Ovada Nord e la fermata di Castelspina-Portanova effettueranno i loro versamenti alla Cassa Compartimentale di Genova ogni cinque giorni (in via di esperimento) e verranno incluse nello elenco annesso all'Ordine di Servizio N. 275-1908 colla periodicità di cui alla lettera *D*.

La fermata di Castelferro e la Casa Cantoniera di Rio Secco rimetteranno i loro introiti giornalieri alla stazione di Predosa; la Casa Cantoniera di S. Giacomo alla stazione di Roccagrimalda.

Resta inteso però che il versamento degli introiti riflettenti i trasporti della cessata gestione dovranno farsi con separate distinte sulle quali, come pure sui relativi gruppi, in aggiunta all'indirizzo sarà da esporsi la indicazione di *cessata* gestione.

Dopo il 30 giugno non saranno ammesse sovvenzioni, in conto cessata gestione, fra stazione e stazione nè fra le gestioni della stessa stazione. Le domande di sovvenzioni del danaro occorrente pel pagamento degli assegni, di titoli di rimborso, ecc., riferibili alla gestione cessante dovranno essere indirizzate agli Uffici competenti, specificando che le richieste riguardano la cessata gestione.

Le stazioni e la fermata di Castelspina-Portanova provvederanno con i propri fondi al pagamento del loro personale, mentre il pagamento del personale di linea del Mantenimento sarà affidato ad un agente della Cassa Compartimentale di Genova.

11. Aggiunte all'Orario di servizio. — Distanze chilometriche, prontuari manoscritti per la tassazione dei trasporti, pubblicazioni e stampati. — Nell'allegato *A* al presente Ordine generale risultano le aggiunte da introdursi nella « Prefazione generale (parte II) all'orario di servizio ». Nell'allegato *B* sono riportate le indicazioni relative alle stazioni e fermate della linea Alessandria-Ovada da introdursi nel volume « Prontuario generale delle

distanze chilometriche (edizione 1° luglio 1908) » e la tabella polimetrica N. 29 *bis* contenente le distanze tra le nuove stazioni e fermate, nonchè da queste alle stazioni di Alessandria ed Ovada da inserirsi a pag. 121 del Prontuario stesso.

Per tutte le altre modificazioni di dettaglio che si rende necessario apportare al Prontuario Generale predetto, per tener conto sia della nuova stazione di diramazione di Ovada, sia della diminuzione delle distanze chilometriche per il minor percorso determinato dal transito sulla linea Alessandria-Ovada, verrà provveduto a mezzo della 4ª Appendice al Prontuario stesso.

Le predette nuove stazioni e fermate saranno fornite, dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti in Firenze, dei prontuari manoscritti delle distanze da servire per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e merci.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni e degli stampati occorrenti.

Per mettere in grado le stazioni della Rete di formare le distanze per le nuove stazioni e fermate, nonchè di stabilire per le stazioni interessate il minor percorso tassabile determinato dal computo delle distanze in transito dalla linea Alessandria-Ovada, sono riportati negli Allegati *C* e *D* al presente Ordine Generale i prospetti e le indicazioni occorrenti, in base ai quali si dovranno apportare le aggiunte dei nomi delle nuove stazioni e fermate e le relative indicazioni, nonchè le modificazioni alle distanze ed instradamenti, nei libretti manoscritti in uso nelle gestioni.

Nel fascicolo delle Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito — edizione 1° luglio 1909 — all'articolo 3, dai transiti in contatto con la Società Veneta saranno da depennarsi quelli di Alessandria ed Ovada.

Opportune modificazioni, in dipendenza del presente Ordine Generale, dovranno pure apportarsi nelle pubblicazioni e nei prontuari riguardanti i servizi cumulativi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 191. (Servizio VIII).

Biglietti d'abbonamento speciali.

I.

In dipendenza del riscatto delle linee Mestre-Primolano, Cremona-Borgo S. Donnino ed Alessandria-Ovada che si effettuerà col 1° luglio 1912 (Ordini generali N. 6, 7 ed 8-1912) le dette linee, entrate a far parte della Rete dello Stato, dovranno essere aggiunte all'itinerario degli abbonamenti speciali della serie nella cui zona vengono a trovarsi.

II.

In seguito ad accordi intervenuti coll'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda, all'itinerario dei biglietti di abbonamenti speciali delle serie comprendenti il Lago stesso si dovrà aggiungere il tronco Desenzano-Desenzano Lago.

III.

Si dispone pertanto quanto appresso:

1. Ai biglietti di abbonamento speciali, *delle serie indicate nell'unito prospetto*, da emettersi con decorrenza di validità dal 1° luglio 1912, dovranno essere aggiunte le nuove linee rispettivamente controcitate col conseguente aumento di prezzo.

2. In attesa che il Controllo Prodotti di Firenze provveda alla graduale ristampa e sostituzione dei biglietti di abbonamento speciali di cui trattasi, l'aggiunta delle nuove percorrenze dovrà essere praticata a mano nell'elenco delle linee componenti l'itinerario, o alla descrizione di esso (Serie XIV), e se ne dovrà parimenti correg-

gere a mano il prezzo in base a quello risultante dal prospetto anzidetto.

3. Per evitare ogni possibilità di omissione di tali aggiunte in seguito, si dovrà tosto correggere di conformità tutta la scorta dei biglietti.

4. Pei biglietti di abbonamento speciali delle serie indicate nell'unito prospetto, emessi con decorrenza di validità anteriore al 1° luglio 1912 e che trovansi tuttora in corso di utilizzazione, è ammessa eccezionalmente l'aggiunta delle rispettive nuove linee verso pagamento della differenza risultante tra il prezzo (escluse le tasse accessorie) pagato pel biglietto di abbonamento in corso ed il prezzo nuovo indicato, per la medesima serie, validità e classe, nel prospetto suddetto.

L'aggiunta delle nuove percorrenze deve farsi coll'emissione di apposito biglietto di congiunzione, da richiedersi da parte degli abbonati colla consueta domanda mod. I-216, sulla quale dovranno essere citati gli estremi (serie, numero, validità, classe, stazione e data di emissione) dell'abbonamento speciale già in possesso degli abbonati.

L'aggiunta è ammessa anche quando al detto biglietto di abbonamento speciale sia già unito un altro biglietto di congiunzione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 192. (Servizi VII e XI).

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Gradara.

Per la stagione balneare prossima, cioè dal 1° luglio a tutto il 15 settembre 1912, sarà aperta all'esercizio, in via di esperimento, la Casa Cantoniera di Gradara, al Km. 132 + 943, a destra della linea Bologna-Ancona, tra la stazione di Cattolica-S. Giovanni ed il Raddoppio Galleria di Cattolica.

La detta casa cantoniera è distante km. 4 dalla stazione di Cattolica-S. Giovanni e km. 12 da quella di Pesaro.

Essa è protetta da due segnali a disco girevole piccolo modello situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del Fabbricato Viaggiatori di m. 593 quello verso Cattolica S. Giovanni e di m. 973 quello verso il Raddoppio Galleria Cattolica; però la loro normale posizione sarà quella di via libera.

La Casa Cantoniera di Gradara sarà ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e verrà esercitata a mezzo di un guardiano in base agli art. 25 e 31 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni relative, pubblicate con l'Ordine di Servizio N° 160-1909, restando incaricata la stazione di Cattolica S. Giovanni di provvedere alle scritturazioni ed ai versamenti in conformità alle norme stesse.

Negli allegati *A* e *B* sono indicate le stazioni per le quali la Casa Cantoniera suddetta sarà abilitata alla distribuzione di biglietti tanto di corsa semplice che di andata e ritorno coi relativi prezzi e le aggiunte che, in conseguenza di quanto sopra, saranno da praticarsi al volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 193. (Servizio VIII).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 184-1912).

Nella tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico si dovranno apportare, con decorrenza dal 1° luglio 1912, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

PARTE I-B.

Nomenclatura e classificazione.

Inserire le seguenti voci con le relative classificazioni:

10*a*	60*a*	**Accumulatori** elettrici, fissi o trasportabili.	2	5	6	I	III	IV	—	—
181*a*	117*a*	**Anemometri** vedi Apparecchi d'ogni sorta.								
210*a*	213*a*	— d'ogni sorta, non nominati, cioè: misuratori e contatori per determinare ed anche per registrare automaticamente la quantità, la tensione, la velocità ed altre proprietà dei liquidi, dei gas (anche del vapore) e delle correnti elettriche, come: contatori elettrici, anemometri, indicatori di pressione, manometri, misuratori per acqua, tassametri e simili. Pei misuratori e contatori per gas e per molini, vedi n. 2294. Pei misuratori per alcool, vedi n. 2295. Per gli strumenti di fisica, di precisione, ecc., vedi n. 3447.	1	—	—	I	III	IV	—	—
988*a*	4107*a*	— elettrici, vedi Apparecchi d'ogni sorta e Misuratori (n. 2294).								
1801*a*	—	**Indicatori di pressione,** vedi Apparecchi d'ogni sorta.								
2139*a*	2337*a*	**Manometri,** vedi Apparecchi d'ogni sorta.								
2294*a*	4011 4013	— per acqua, vedi Apparecchi d'ogni sorta.								
2295*a*	2450*a*	— altri - vedi Apparecchi d'ogni sorta.								
2816*a*	2929	— come sopra, vuote.	16	6	22	I	III	IV	—	—
3519*a*	3775*a*	**Tassametri,** vedi Apparecchi d'ogni sorta.								

Le voci delle seguenti posizioni vanno annullate e sostituite come appresso:

2294	1266	Misuratori o contatori per gaz o per molini.
2816	2928	Pine o pigne (frutti del pino marittimo o domestico), intere, cioè col seme — *Vedi* frutti n. 1616.
2817	1828	— o pigne di abete e di pino (escluse quelle di pino marittimo o domestico).
2819	2926	Pinoli — *Vedi* frutti n. 1617, 1618.

PARTE I-C.

Elenco delle stazioni italiane.

Pag. 49 — Inserire il nome della stazione di Granaiolo con le seguenti indicazioni e distanze:

Granaiuolo (71) . . .	Ponte a Elsa . .	352	512	462	427

Esporre, nella detta pagina, la seguente nota:

(71) Ammessa al servizio della grande velocità limitatamente ai trasporti non superanti il peso di Kg. 100 cadauno; ed a quello della piccola velocità esclusivamente per conto della Società Italiana per l'industria degli zuccheri e per l'amministrazione della Casa dei Marchesi Pucci.

Con decorrenza dal 1° luglio 1912 la stazione di Bellisio Solfare verrà ammessa a fruire dei prezzi della tariffa eccezionale N. 3, applicabile ai trasporti di zolfo. Alla pagina 55 del fascicolo

dei « Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana, ecc. (edizione 1° novembre 1911) » dovrà pertanto essere inserito il nome della detta stazione coi seguenti prezzi:

Bellisio Solfare . .	Peri	2.03
	Pontebba. . .	2.55
	Cormons . . .	2.34
	Cervignano . .	2.20

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 194. (SERVIZIO VIII).

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli italo-ungherese via Ancona/Venezia - Fiume e franco-italo-ungherese via Modane/Ventimiglia -Venezia-Fiume.

Col giorno 1° luglio 1912, in conseguenza dell'applicazione di una nuova tariffa per il trasporto dei viaggiatori sulle ferrovie ungheresi dello Stato, vennero modificati i prezzi dei biglietti dei suindicati servizi diretti.

Si è pertanto fatto luogo alla diramazione di un 1° Supplemento alla relativa Tariffa, edizione 1° giugno 1910 (Ordine di Servizio 126-1910), nel quale sono indicati i nuovi prezzi da sostituirsi a quelli risultanti dal foglio di varianti pubblicato coll'Ordine di Servizio N. 161-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al *personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 195. (Servizi I e VII)

Trasporto gratuito delle refezioni destinate al personale in trasferta.

Agli agenti che si trovano in trasferta in località dove non sia possibile procurarsi i generi alimentari potrà essere concesso il trasporto gratuito delle refezioni, secondo le norme seguenti:

1. Se l'agente ha famiglia il trasporto potrà aver luogo dalla stazione di residenza a quella di missione; se l'agente, invece, non ha famiglia il trasporto dovrà essere limitato al tratto intercedente fra la località di missione e la più prossima stazione ove possa provvedersi la refezione.

2. Il trasporto delle refezioni dovrà essere fatto in appoggio al bollettino mod. S. 80, previa autorizzazione dei Sigg. Ispettori di Riparto.

3. Le stazioni inscriveranno i trasporti stessi sui libretti di consegna, ritirando la firma del Conduttore che, a sua volta, li registrerà sul foglio d'accompagnamento e ritirerà poi la firma del Capo della stazione destinataria.

4. Le Divisioni del Movimento e Traffico, per l'applicazione delle presenti norme, dovranno sollecitamente stabilire le stazioni per le quali sia da ammettersi il trasporto delle refezioni.

5. Ogni infrazione alle su esposte disposizioni sarà punita disciplinarmente, senza pregiudizio delle tasse e sopratasse dovute per i trasporti abusivi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9 *e* 15.

Ordine di Servizio N. 196. (Servizio VIII).

9ª Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato.

(Vedi Ordine di Servizio N. 232-1911).

È stata pubblicata la 9ª Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato (edizione maggio 1908).

Detta Appendice sarà distribuita alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze e sarà messa in vendita al pubblico al prezzo di L. 0.25 per ciascun esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 197. (Servizio VIII)

Ristampa delle tariffe e condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia.

Si è provveduto ad una nuova edizione (7ª) delle Tariffe e Condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia.

Detta nuova edizione si suddivide in quattro volumi:

il *primo* contiene le « Disposizioni e Tariffe generali » e gli Allegati 1, 2, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14;

il *secondo* le «Tariffe e Condizioni particolari pel trasporto dei viaggiatori e dei bagali » e gli Allegati 3, 4, 5, 6, 6-A, 6-B, 6-C e 7;

il *terzo* l'« Elenco delle merci fruenti di tariffe speciali, locali ed eccezionali a grande velocità e piccola velocità accelerata e la Nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità »;

il *quarto* le « Tariffe speciali, locali ed eccezionali » ed i Capi XVI (Tariffa, condizioni e distanze dei porti e moli di Ca-

tania, Messina, Licata, Palermo, Porto Empedocle e Siracusa dalle stazioni omonime), il Capo XVII (Tariffe e Condizioni per il servizio interno traverso lo Stretto di Messina) ed il Capo XX (Sapratassa per le merci a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità caricate e scaricate al Porto-Canale di Fiumicino).

Ogni volume ha l'indice generale delle materie contenute nei quattro volumi.

Oltre a tutte le modificazioni ed aggiunte apportate alle tariffe e condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia a tutto il 30 giugno 1912, si trovano comprese nella nuova edizione, in quanto interessano la Sicilia, anche le disposizioni contenute nella 9ª Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato (edizione maggio 1908).

Circa le varianti adottate nella ristampa di cui si tratta, si fa presente quanto appresso:

Volume primo. — Si sono soppressi gli Allegati N. 17 e 18, per la ragione che il primo è stato sostituito dall'Ordine di Servizio N° 337-1910 ed il secondo non era altro che una ripetizione delle tabelle che figurano nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) ».

Volume secondo. — In questo volume sono state riunite tutte le tariffe e condizioni particolari valevoli per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli.

Volume terzo. — Nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità si è soppressa, di fronte alle singole voci, l'indicazione della tariffa locale comune N° 304 serie C (applicabile a tutte le merci delle prime quattro classi, escluse le materie esplodenti, i colli indivisibili pesanti più di cinque tonnellate, i tessuti di seta e gli oggetti d'arte) e della tariffa locale comune N° 701 (applicabile alle merci appartenenti a tutte le classi), facendo menzione di esse tariffe in testa alla detta nomenclatura e classificazione.

Volume quarto. — *a*) I nota-bene, che figuravano in testa ad alcune tariffe locali comuni, sono stati completamente soppressi e sostituiti con un unico nota-bene, posto in fine alle « Con-

dizioni generali per l'applicazione delle tariffe locali comuni », in armonia a quanto esisteva già per le tariffe eccezionali comuni.

b) Si è soppressa la tariffa locale interna N° 305 P. V., perchè i prezzi della tariffa stessa erano più elevati di quelli della serie I della tariffa speciale interna N° 123 P. V., istituiti nell'ottobre 1910.

c) Nel Capo XVI si è soppresso ogni accenno alle abilitazioni di servizio dei porti e moli ivi contemplati, risultando già tali indicazioni dal Prontuario generale delle distanze sopra ricordato.

d) Nelle tariffe speciali comuni N. 52 e 53 P. V. A. si sono aggiunti i prezzi fatti pei vagoni della portata di 15 tonnellate, che figurano nella Parte IV della tariffa valevole per le linee continentali.

e) Si è aggiunta la tariffa eccezionale comune N° 1001 P. V., la quale non fu compresa nella edizione maggio 1907, nonostante che fosse stata estesa ai trasporti da e per le stazioni della Sicilia fino dall'agosto 1906.

La nuova edizione di cui trattasi verrà distribuita per uso di servizio, nell'occorrente numero di esemplari, a tutte le stazioni ed agenzie della Sicilia, e sarà posta in vendita al pubblico al prezzo di L. 4.00 per ogni esemplare completo.

Le stazioni stesse potranno trattenere presso di loro le copie della vecchia edizione, qualora per le annotazioni praticatevi ritengano di potersene ancora giovare.

Nel caso contrario, ne effettueranno il versamento all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze.

Un certo numero di copie della nuova edizione sarà dato in deposito ad alcune stazioni della Sicilia per far fronte alle domande di acquisto da parte del pubblico, e le stazioni medesime dovranno aver cura di chiedere man mano le occorrenti nuove forniture in tempo utile, per essere sempre in grado di corrispondere alle richieste.

Tutte le altre stazioni non fornite di deposito dovranno accettare ed inoltrare le domande di acquisto con le modalità stabilite nell'articolo 36 delle « Norme per il servizio contabile del Capo Stazione (edizione 1° luglio 1909) ».

Le copie della vecchia edizione eventualmente rimaste invendute, messe fuori uso, saranno da inviarsi all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze nei modi prescritti dall'articolo 38 delle Norme predette.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 44 (Servizio IV).

Gratificazioni in dipendenza delle economie nelle spese di persónale.

Verso la fine del mese di settembre 1912 si chiuderanno i conti dell'anno finanziario 1911-12 e si avranno gli elementi per determinare la somma che, a norma dell'art. 3 della legge 13 aprile 1911, N. 310, potrà essere messa a disposizione per le speciali gratificazioni da accordare in dipendenza delle economie che sulle spese di personale si saranno realizzate nell'esercizio 1911-12.

In attesa che siano stabilite le norme per la ripartizione delle indicate gratificazioni, è necessario di affrettare, ove non siano state ancora compiute, le operazioni indicate nella circolare Numero 4439/43000 del 15 settembre 1911, affinchè ciascun agente possa avere, al più tardi entro luglio, comunicazione della votazione annuale definitiva ottenuta in base ai punti di merito mensilmente assegnatigli.

Tale comunicazione sarà fatta dallo stesso superiore che ha dato i punti di merito.

L'eventuale reclamo contro il risultato della votazione dovrà essere indirizzato al superiore indicato a colonna 5 dell'allegato all'Ordine Generale n. 9, inserito nel bollettino ufficiale N. 30 in data 27 luglio 1911 e trasmesso per il tramite del superiore che ha assegnato mensilmente i punti di merito.

Questi, nell'inoltrare il reclamo, fornirà le notizie necessarie perchè si possa deliberare con cognizione di causa.

Gli uffici cui spetta dovranno assicurarsi che le presenti disposizioni siano portate a conoscenza di tutti indistintamente gli agenti interessati e che siano puntualmente eseguite.

Circolare N. 45 (Servizio VIII).

Trasporti a domicilio a Pisogne.

(Vedi Circolare n. 39-1911)

Col giorno 1° giugno 1912 è cessato alla stazione di Pisogne, della linea Iseo-Edolo, il servizio dei trasporti a domicilio.

Si dovranno, pertanto, cancellare il nome della stazione stessa e le relative indicazioni a pag. 68 del fascicolo: « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio » edizione aprile 1912.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 13V (SERVIZI VII e X).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle Officine dell' Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 luglio 1912, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, de depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. G-318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da mod. G-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con mod. G-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima Officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle Officine di Torino, Verona, Firenze, Bo-

logna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle Officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione Circolazione Veicoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE

AI_z^{cR}	18899; 18920.
BI_z^{cR}	29310; 29312; 29318; 29320; 29324; 29328.
ABI_z^{cR}	59463; 59466; 59469; 59555.
ACI_z^{cR}	68020; 68025; 68045; 68049.
CI_z^{cR}	41918; 41954.

BAGAGLIAI

DUI^{cR}	96526; 96535.

CARRI

F 168477; 168479; 170173; 170181; 170183.

P 653001; 653002; 653074; 653075; 653083; 653084; 653485 a 653487; 653664; 653666; 654554; 654555; 654962 a 654964; 655326; 655328; 655341; 655342.

POz 692440 a 692442; 692459 a 692461; 692600; 692610 a 692612; 692619.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Fornitura di vetri - Ritardo nelle consegne delle varie partite - Multe.

La deficiente somministrazione di carri da parte delle Ferrovie per il trasporto delle merci, oggetto del contratto, non può essere addotta dalla fornitrice come causa dirimente la sua responsabilità pei ritardi, non dovendosi confondere la figura giuridica dell'Amministrazione ferroviaria committente con quella dell'Amministrazione ferroviaria vettore, quando questa non abbia assunto alcun obbligo convenzionale di somministrare i carri occorrenti.

Gli scioperi parziali e totali degli operai della Ditta, susseguiti dalla serrata dello stabilimento, non costituiscono casi di forza maggiore, quando siano determinati da ragioni economiche in difetto degli estremi della imprevedibilità *e della* inconciliabilità.

Il condono parziale delle multe proposto dall'Amministrazione ma non accettato dalla Ditta nella fase precedente al giudizio non è impegnativo per l'Amministrazione stessa nello stadio processuale, giacchè sulle decisioni prese in via amministrativa possono essere influenti considerazioni di opportunità in merito alle quali invece non può cadere l'apprezzamento ed il giudizio del Magistrato ordinario il cui obbietto è solo di puro diritto.

TRIBUNALE ROMA - 16 marzo 1912 — Ditta Giuseppe del fu Saverio Bruno c. Ferrovie dello Stato.

FATTO.

La Ditta Giuseppe del fu Saverio Bruno, nel 17 giugno 1906, stipulava con le Ferrovie dello Stato il contratto N. 3193 per la

fornitura di vetri bianchi e colorati, depositando la richiesta cauzione a garanzia degli obblighi contrattuali. Nonostante il disastro dell'eruzione vesuviana, verificatosi durante l'espletamento del contratto e per cui la Ditta, che ha fabbrica in Resina, proprio alle pendici del Vesuvio, ebbe a subire l'interruzione della lavorazione per la fuga degli operai ed i danni ai forni ed allo stabilimento, pure la fornitura, giusta il contratto, fu completamente espletata e dietro richiesta di essa Ditta, l'Amministrazione delle Ferrovie deliberò anche lo svincolo della cauzione che fu restituita.

In seguito, banditasi altra gara, la Ditta medesima novellamente concorse, e così con telegramma 15-24 marzo 1907, le veniva aggiudicata altra fornitura di metri quadrati 75800, di lastre di vetro.

È notevole però che, mentre essa Ditta si affrettò a sollecitare con telegramma fin dal 18 e 25 marzo di detto anno le distinte delle misure, per provvedere alla fabbricazione nel periodo del lavoro (poichè, come è notorio, questo è sospeso nei mesi estivi) tale distinta si fece attendere ben lungamente.

Intanto nel 20 gennaio 1908, scoppiò nella fabbrica della Ditta lo sciopero dei maestri soffiatori del vetro e spianatori, i quali, benchè vincolati da regolare contratto triennale, pretesero imporsi con un colpo di mano per annullare i patti. La Ditta dopo aver tenuto per oltre otto giorni i forni accesi e tutto lo stabilimento in assetto di lavorazione, con grandissimo dispendio, perdurando l'astensione dei detti operai, che sono specialisti e riuniti in cassa chiusa e federazioni e non è possibile sostituire, fu costretta spegnere i forni.

L'evidente caso di forza maggiore sarebbe stato motivo inoppugnabile per ottenere l'assolutoria dall'osservanza del contratto per la restante fornitura. Non pertanto la Ditta preferì affrontare difficoltà e dispendio non lievi e mantenere la esecuzione del contratto: e difatti riuscì a continuare la fornitura sino al completo espletamento e sempre con merce inecepibile.

Ma ecco in qual modo essa Amministrazione delle Ferrovie ha creduto ripagarla. Anzitutto, mentre per l'art. 8 del capitolato, i pagamenti dovevano verificarsi, di regola, nel termine massimo di 45 giorni dalla data del ricevimento della merce, essa

Amministrazione ha sempre ritardato tali pagamenti per un tempo enorme, raggiungendo una cifra di arretrati nelle sue mani di oltre L. 200 mila con danno della Ditta, di cui i soci erano costretti perfino a viaggi frequenti a Roma per provocare qualche parziale pagamento e per la quale costante morosità la Ditta si è continuamente protestata, come del pari altra protesta ha dovuto sempre elevare per la mancanza dei vagoni, i quali venivano sempre messi a disposizione lungo tempo dopo la richiesta. Ebbene, di fronte a tanta correntezza da parte della Ditta ed a sì poco rispetto del contratto da parte delle Ferrovie, queste osano escogitare un altro scandaloso danneggiamento contro la Ditta. Così, dopo che il suddetto primo contratto era stato espletato con piena soddisfazione tanto da essersi svincolata pure la cauzione, le Ferrovie, con lettera 30 maggio 1908, annunziano alla Ditta di averle imposto la multa di lire 1959,69, per asseriti ritardi di consegna mai significati e dipendenti, come si è detto, da un contratto esaurito ed estinto. E, procedendo in modo tanto illegale quanto arbitrario e scorretto, viene trattenuta abusivamente tale cifra sulle somme dovute per le altre forniture dipendenti dal posteriore contratto.

E non basta. Con altra lettera 7 settembre 1908, cioè un anno e mezzo dopo la seconda aggiudicazione, saltò fuori un altro addebito di multe per asserti ritardi in L. 2345,16 e dette multe sul solo secondo contratto vengono elevate alla iperbolica cifra di L. 15.922.98.

La Ditta non mancò con lettera e memoriali non solo d'impugnare e contestare l'operato e le asserzioni delle Ferrovie, e di protestarsi pei danni e per le abusive trattenute, richiedendo gli interessi compensativi ad essa dovuti pei ritardi dei pagamenti nella stessa misura contrattuale del mezzo per cento per ogni quindicina ed ammontanti, giusta il conto rimesso, a L. 15.736.63, più lire 2095.36, per rimborso della differenza di spesa economizzata sul trasporto della merce, che invece che dalla stazione ferroviaria di Portici, luogo della consegna, la Ditta, dopo lo sciopero, ha fatto eseguire da stazioni più prossime a quelle dei magazzini ferroviari che le venivano indicati.

Ma non avendo potuto la Ditta, durante due anni veder mai discusse sul serio le proprie ragioni, fu costretta notificare legale

atto protestativo pel pagamento di quanto le è dovuto. E non essendo riuscita neanche dopo ciò ad ottenere giustizia in via bonaria, vedesi costretta, suo malgrado, ad adire il magistrato. E perciò con atto del 5 luglio 1911, esponendo quanto superiormente si è riferito, convenne davanti questo Tribunale il comm. Riccardo Bianchi, nella qualità di Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, per sentir emettere i seguenti provvedimenti di giustizia:

1° Condannare le Ferrovie dello Stato allo immediato pagamento, in favore della istante Ditta Giuseppe del fu Sáverio Bruno, della somma di L. 17,882.67 per residuo prezzo della merce venduta e consegnata giusta contratto.

2° Condannarsi esse Ferrovie dello Stato, in favore della Ditta medesima, anche a titolo di danni, al pagamento degli interessi compensativi nella misura del mezzo per cento per ogni quindicina, pei ritardati pagamenti delle merci fornite, a far tempo dalla prima fattura 28 settembre 1905, scaduta il 12 novembre e pagata invece il 12 aprile 1906, e così di seguito, oltre i posteriori fino all'effettivo pagamento.

3° Condannarsi le stesse Ferrovie agli interessi legali commerciali sull'indicata cifra di L. 17,882.67 e precisamente su L. 1959.69 dal 30 maggio 1908, e su L. 15,922.98 dal 7 settembre 1908, fino all'effettivo pagamento.

4° Condannarsi esse Ferrovie dello Stato al pagamento, in favore della stessa Ditta Bruno, della somma di L. 2095,36, per differenza sulla spesa di trasporto della merce da stazioni diverse e più vicine di quella di Portici.

5° Condannarsi le medesime ferrovie dello Stato alle spese del giudizio ed onorario di avvocato.

6° Munirsi la sentenza di clausola di provvisoria esecuzione non ostante appello.

Omissis.

DIRITTO.

Attesochè, per quanto si riferisce alle multe, l'attrice pone a base della sua domanda varie ragioni giustificative delle quali alcune riguardano esclusivamente quelle del primo contratto, alcune esclusivamente quelle del secondo contratto e le altre riguardano quelle del primo e del secondo contratto.

Le ragioni che riguardano esclusivamente le multe del primo contratto consistono:

1° Nell'essere state le medesime portate a conoscenza di essa attrice molto tardivamente, e cioè quando detto contratto era stato già eseguito, mentre, secondo il concetto logico e giuridico dello art. 5 del capitolato d'oneri relativo al contratto stesso, dovevano essere notificate al momento in cui vi si incorreva.

2° Nell'essersi dette multe, in contrasto col disposto del citato art. 5, trattenute non sui pagamenti relativi alle partite di fornitura multate o al primo contratto, ma sui pagamenti relativi al secondo contratto, e nell'essersi trattenute dopo il riconoscimento da parte della convenuta della perfetta e completa esecuzione del contratto, comprovato dallo svincolo della cauzione, che da essa attrice era stata prestata per l'esecuzione del contratto medesimo.

3° Nel non doversi le multe stesse, per essere stati i ritardi, per i quali esse vennero applicate, causati dai casi di forza maggiore e cioè dall'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906, che impedì per lungo tempo la lavorazione del vetro nella fabbrica dell'attrice, posta alle falde del Vesuvio stesso.

Le ragioni che riguardano esclusivamente le multe del secondo contratto, consistono:

1° Nell'essere i ritardi delle partite di fornitura multate imputabili alla convenuta stessa; giacchè nel 1907 e nel 1908, vi fu nella stazione di Portici, luogo di consegna della merce, deficienza di carri pel trasporto, ed inoltre, sollecitata ad indicare le misure dei vetri quando la fabbrica di essa attrice era in attività di lavoro, essendo risaputo che la medesima rimase inoperosa nei

mesi estivi, ebbe sempre ad indicarle con molto ritardo, ordinando alle volte vetri di spessore eccezionale in quantità superiore a quella comportabile dal contratto; vetri che richiesero maggior tempo e lavoro.

2° Nell'essere i ritardi stessi dipesi anche da casi di forza maggiore, essendosi verificati nella fabbrica dell'attrice scioperi parziali nel settembre, ottobre e novembre 1907, e totali nel 1 dicembre di detto anno e nel 20, gennaio successivo.

Le ragioni poi comuni alle multe di entrambi i contratti consistono: nel riconoscimento del proprio torto da parte della convenuta, che ebbe ad annullare le multe in contestazione per la somma di L. 12,495.79; annullamento che va dichiarato tuttora valido, con dichiarazione che non sono dovute nemmeno le multe non annullate.

Attesochè il Collegio ravvisa destituite di consistenza giuridica tutte quante le ragioni suddette, le quali perciò devono respingersi. In vero, circa quelle riflettenti le multe del primo contratto, e prescindere che esse furono denunziate quando il contratto stesso non era ancora del tutto esaurito, come risulta dalla lettera 30 maggio 1908, con cui la convenuta chiedeva la sostituzione di 150 vetri ritenuti inaccettabili, va osservato che l'art. 5 del capitolato d'oneri relativo a detto contratto non sancisce la decadenza di essa convenuta dal diritto a pretendere le multe medesime nel caso di denunzia tardiva delle stesse, ed è risaputo che la perdita dei diritti non può verificarsi se tra le parti o dalla legge non è espressamente stabilita.

È certo che la convenuta avrebbe agito più correttamente, notificando volta per volta le multe che veniva applicando, inquantochè in tal modo si sarebbe strettamente attenuta al disposto del suddetto articolo 5, che, in effetti, così è a ritenersi che disponga, ma, evidentemente, per sola norma di buona amministrazione, non comminando alcuna perdita di diritto in caso di inosservanza della norma stessa.

In quanto poi all'essere stato esse multe trattenute non sui pagamenti relativi al primo contratto, ma bensì sui pagamenti relativi al secondo contratto, e dopo essere stato completamente esaurito il primo e riconosciuto pienamente eseguito, accordandosi lo svincolo della cauzione, si osserva che tali fatti non possono

implicare tacita rinunzia da parte della convenuta al diritto già acquisito a pretendere le multe, non essendo fatti incompatibili con la volontà contraria. Il pagamento integrale delle forniture del primo contratto e lo svincolo della cauzione, quando però era già in corso l'esecuzione del secondo contratto per cui la convenuta, se da una parte era creditrice delle multe, dall'altra era debitrice ed andava man mano sempre più rendendosi tale per somme di gran lunga superiori, non dimostrano altro che essa non volle esercitare il suo diritto a norma dello articolo 5, del capitolato d'oneri, nè volle esercitarlo con privilegio sulla cauzione, ritenendosi sufficientemente garentita e potersi sufficientemente rivalere sui pagamenti del secondo contratto.

Nè a ciò era di ostacolo il citato art. 5, il quale, come si è detto, non contiene che una semplice norma di buona amministrazione, senza fissare termini, nè fulminare decadenze, ed anzi, a maggiore garanzia della convenuta, contrariamente a quanto si ritiene, stabilisce che le trattenute per le multe si potevano fare tanto sui pagamenti dovuti in dipendenza del contratto, quanto su quelli dovuti per altro titolo; e ciò evidentemente non solo pel caso che l'attrice non avesse per niente eseguito il contratto e fosse per altre ragioni creditrice della convenuta, ma anche pel caso che costei, non avendo esercitato a tempo il suo diritto di ritenuta, non fosse costretta ad istituire giudizio pel relativo pagamento.

In ordine poi al caso di forza maggiore, per essere stati i forni dell'attrice inoperosi lungo tempo, a causa dell'eruzione del Vesuvio, è da osservarsi che da nessun documento risulta che tale fatto costrinse l'attrice a sospendere la lavorazione del vetro. In ogni modo esso non può esser portato a giustificazione nè di uno solo nè di tutti i ritardi di consegna, giacchè l'attrice si obbligò a fornire vetri alla convenuta, ma non vetri da prodursi nella sua fabbrica. Essa poteva anche non avere la fabbrica, e ciò nonostante era sempre tenuta a fornire la merce per cui era rimasta aggiudicataria. Quindi, anche ammesso, in linea d'ipotesi, che l'eruzione del Vesuvio abbia impedito che nella sua fabbrica si lavorasse, ciò non ostante essa aveva l'obbligo di procurarsi da altri quelle partite dei vetri che le venivano ordinate durante l'inoperosità dei suoi forni e consegnarle nel termine del contratto.

Per quanto si attiene alle ragioni che riflettono esclusivamente il secondo contratto, va osservato che, tanto la scarsezza dei carri alla stazione di Portici, quanto il ritardo frapposto dalla convenuta a fare le misure dei vetri da fabbricarsi, e l'ordinazione di vetri con spessore eccezionale, non possono per la medesima costituire addebito di sorta. Non la scarsezza dei carri, giacchè, come giustamente ex adverso si rileva, non va confusa la figura giuridica dell'Amministrazione ferroviaria *committente* con quella dell'Amministrazione ferroviaria *vettore*, quando detta Amministrazione nessun obbligo aveva assunto di somministrare i carri occorrenti per la merce già pronta, a prescindere poi che nessuna prova specifica l'attrice offre per dimostrare come effettivamente i ritardi nelle consegne delle partite di fornitura multate dipesero esclusivamente dalla mancanza e deficenza dei carri di trasporto e del ritardo nell'averli. Non la circostanza di avere lungamente fatto attendere la distinta delle misure dei vetri da fabbricarsi, sebbene sollecitata più volte quando la fabbrica era in attività di lavoro, giacchè dal contratto non risultano limitazioni circa le epoche degli ordinativi. Se i forni dell'attrice durante l'estate rimanevano inoperosi essa avrebbe dovuto stabilire che per tale epoca le ordinazioni dovevano sospendersi.

E anche ammessa la non necessità di tale clausola, essendo notorio la sospensione del lavoro durante detto tempo, pure non può un tale fatto elevarsi a giustificazione dei ritardi in disputa, giacchè, come superiormente si è osservato, l'attrice si era impegnata a fornire vetri non di esclusiva produzione della sua fabbrica.

Rimanendo questa inoperosa, per qualsiasi ragione, aveva obbligo quindi di procurarseli da altri e consegnarli a norma della convenzione. Non il fatto di avere ordinato vetri di massimo spessore in quantità superiore al dovuto, giacchè ravvisasi quello ordinato comportabile dal contratto. Circa poi gli scioperi parziali e totali, verificatisi nella fabbrica della attrice stessa, si osserva che i medesimi anzitutto non possono costituire casi di forza maggiore, perchè, essendo stati determinati da ragioni economiche, difettano degli estremi della imprevidibilità ed invincibilità.

Difettano dell'estremo della imprevedibilità, perchè, nei tempi che corrono, gli scioperi economici sono fatti normali e quindi

prevedibili. Difettano dello estremo dell'invincibilità perchè tali scioperi si possono non solo evitare, ma anche fare immediatamente cessare, aderendo alle pretese degli operai scioperanti. Se non si aderisce per le esagerazioni delle pretese di costoro significa che tra i due danni si preferisce quello che deriva dall'inadempimento delle obbligazioni che si sono assunte. Ma poi, anche a ritenere che costituiscano casi di forza maggiore, devesi anche qui far rilevare, come neppur essi possono addursi come fatti giustificabili dei ritardi in contestazione, giacchè l'attrice, ripetesi, non essendosi obbligata a fornire vetri di sua produzione, ma semplicemente vetri a seconda degli ordinativi, era tenuta, rimanendo inoperosa la sua fabbrica, sia pure a causa di sciopero, a comperarli da altri ed a consegnarli nelle epoche stabilite. In ordine poi alle ragioni comuni ad entrambi i contratti, osservasi che il fatto di avere la convenuta annullate le multe sino alla concorrenza della somma di L. 12,495.79, non può costituire riconoscimento del proprio torto, nonostante che ciò fosse tenuto conto e valutate tutte le circostanze verificatesi nell'esecuzione di contratti, giacchè, come questo stesso Tribunale altra volta ebbe a decidere, in sede amministrativa possono essere influenti considerazioni di opportunità sulle quali invece non può cadere l'apprezzamento ed il giudizio del Magistrato ordinario, il cui obbietto è solo il puro diritto. E secondo, poi, tale annullamento, avvenuto evidentemente in via di transazione, poichè venne subordinato alla condizione espressa di completa tacitazione e rinunzia da parte dell'attrice ad ogni ulteriore sua pretesa in dipendenza delle forniture di entrambi i contratti, e non essendosi tale condizione accettata, giacchè l'attrice insistette per il totale annullamento delle multe e pretese inoltre gli interessi sui pagamenti a lui fatti con ritardo, il detto annullamento è a ritenersi come mai verificatosi.

Conseguentemente la convenuta è rientrata nel suo diritto a pretendere tutte le multe applicate, le quali, per le ragioni suespresse, sono a lei totalmente dovute.

Attesochè, in quanto all'altra pretesa di essa attrice, di rimborso di L. 2095.36, quale spesa economizzata dalla convenuta col trasporto di varie partite di merce ad esso consegnate in stazioni diverse e più vicine ai magazzini di rifornimento che non sia

quella di Portici, si osserva che detta pretesa ha ancora meno fondamento della precedente.

La consegna di detta merce non fu fatta nella stazione di Portici, non già per interesse della convenuta, ma esclusivamente per interesse dell'attrice, onde non sopportasse le maggiori spese occorrenti per concentrare in detta stazione la merce da consegnare, merce che, in seguito allo sciopero generale avvenuto nella sua fabbrica, fu costretta a comperare da altre fabbriche molto più distanti di Portici. Quindi, se per tale fatto la convenuta ha economizzato, l'economia ritrattane è il corrispettivo del favore da essa accordato all'attrice la quale mancherebbe di qualsiasi titolo a pretendere per sè l'economia stessa.

Attesochè, circa gli interessi poi che l'attrice chiede contro la convenuta per i tardivi pagamenti di merce da questa eseguiti, osservasi che detti interessi sono innegabilmente dovuti, ma non però nella misura del 1/2 % per ogni quindicina, ma bensì nella misura legale del 5 %. Per aversi diritto agli interessi oltre la misura legale occorre che siano stati pattuiti; il che nella specie manca.

La convenuta però contesta all'attrice anche il diritto a pretendere gli interessi suddetti nella misura legale, sostenendo che, per l'art. 8 dei capitolati d'oneri, non vi è termine fisso per i pagamenti, e quindi, non essendo mai stata messa in mora, non è tenuta ad alcuna somma per interessi. Il Collegio però non è di tale avviso. Il citato art. 8 è così concepito: « I pagamenti saranno di regola effettuati tosto esaurite le necessarie pratiche amministrative e di regola in un termine non maggiore di 45 giorni dalla data di ricevimento delle partite ».

I pagamenti, quindi, secondo tale patto, dovevano avvenire in un termine massimo di giorni 45, dal ricevimento della merce.

Potevano e dovevano avvenire prima, qualora si fossero prima esaurite le pratiche amministrative le quali però non dovevano, con danno dell'attrice, mai effettuarsi in un termine maggiore dei 45 giorni incluso il collaudo della merce ricevuta, diversamente sarebbe stato perfettamente inutile stabilire un termine massimo per i pagamenti. Questo è il significato chiaro di detto articolo. Quindi la decorrenza di esso termine, se non può comin-

ciare con la data di emissione della fattura della merce quando essa data non coincida con quella del ricevimento, non può neanche cominciare dalla data del collaudo, e deve invece, cominciare da quella del ricevimento della merce, che è poi quella della consegna della merce stessa nella stazione di Portici e nelle altre nelle quali avvenne.

Attesochè, circa le spese, ravvisasi concorrervi giusti motivi per compensarne due terzi, ponendo l'altro terzo a carico della convenuta parzialmente soccombente, accogliendosi in parte la domanda attrice.

Attesochè la clausola di provvisoria esecuzione è nei limiti della legge.

P. q. m. uditi i procuratori delle parti; sulle domande spiegate dalla Ditta Giuseppe del fu Saverio Bruno, con citazione del 5 luglio 1911, contro le Ferrovie dello Stato, in persona del Direttore Generale ing. Riccardo Bianchi, reietta ogni contraria istanza ed eccezione, provvede come appresso:

1° Respinge la domanda di essa attrice riflettente il pagamento delle L. 17,882.67 trattenute dalle ferrovie dello Stato a titolo di multa e di cui in narrativa.

2° Respinge del pari la domanda dell'attrice stessa riflettente il pagamento delle L. 2095.36 per differenza sulla spesa di trasporto della merce da stazioni diverse e più vicine di quella di Portici ai magazzini di rifornimento di dette Ferrovie e di cui anche in narrativa.

3° Respinge inoltre la domanda di essa attrice riflettente gli interessi in ragione del 1/2 per cento sui pagamenti ritardati a lei fatti da esse ferrovie in ordine ai due contratti in contestazione ed accoglie invece la domanda della medesima riflettente gli interessi legali del 5 % sui detti pagamenti a decorrere però dal giorno successivo al compiuto termine di 45 giorni dalla consegna di ciascuna partita di merce per cui i pagamenti stessi si eseguivano, e cioè dal giorno in cui fu caricata in vagone la merce nelle singole stazioni ferroviarie; e, per l'effetto, condanna

le Ferrovie dello Stato a pagare ad essa Ditta F. Bruno la somma corrispondente agli interessi stessi.

4° Condanna inoltre esse Ferrovie ad un terzo delle spese dichiarando compensati gli altri due terzi.

5° Munisce la presente di esecuzione provvisoria nonostante gravame.

Allegato A all'Ordine Generale N. 6-1912.

Nel volume « *Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (Ediz. 1° Luglio 1908) »

a pag. 7 aggiungere alle linee della Direzione Compartimentale di Venezia « *Mestre-Primolano Confine* »;

riportare nelle pagine da 25 a 93, alle sedi opportune, i nomi delle stazioni della linea *Mestre-Primolano-Confine* con le seguenti indicazioni:

Pag.																				
25	Carpané Valstagna	Mestre-Primolano Confine	Venezia (Sez. Venezia)	50 bis	V	B	G	A	O	V	B	S.P.	—	—	F	—	—	—	—	S
26	Cassola	»	»	»	V	(8) B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Castello di Godego.	»	»	»	V	B	(7) G	—	—	—	—	S.P.	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Cismon	»	»	»	V	B	G	A	O	V	B	S.P.	—	—	F	—	—	—	—	S
52	Maerne di Martellago. . . .	»	»	»	V	(8) B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Noale Scorzè .	»	»	»	V	B	G	A	O	V	B	S.P.	—	—	F	—	—	—	—	S
71	Piombino Dese	»	»	»	V	B	(7) G	—	—	—	—	S.P.	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Primolano . . .	»	»	»	V	B	G	A	O	V	B	S.P.	—	T	F	1	6	1	30	S
75	Primolano confine. .	»	»	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77	Resana.	»	»	»	V	(8) B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
86	S. Nazario. . .	»	»	»	V	(8) B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89	Salzano	»	»	»	V	(8) B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
93	Solagna	»	»	»	V	(8) B	(7) G	—	—	—	—	S.P.	—	—	—	—	—	—	—	—

In calce alle pagine 28, 71 e 93 riportare la seguente annotazione:

(7) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 per spedizione, costituiti da colli non eccedenti ciascuno il peso di Kg. 100.

Nell'Indice Grafico delle tabelle polimetriche tracciare la linea Mestre-Primolano-Confine col N. 50 bis.

a pag. 16 depennare i quattro asterischi esistenti di contro al nome della stazione di Bassano e la corrispondente nota a pie' di pagina.

» 27 depennare i due asterischi esistenti di contro al nome della stazione di Castelfranco Veneto e la corrispondente nota a pie' di pagina.

» 55 depennare i cinque asterischi esistenti di contro al nome della stazione di Mestre e la corrispondente nota a pie' di pagina.

» 103 depennare i quattro asterischi esistenti di contro al nome della stazione di Venezia S. Lucia e la corrispondente nota a pie' di pagina.

» 129 nello spazio in bianco esistente di contro alla tabella della linea Venezia-Udine-Pontebba-Cormons inserire la tabella 50 *bis* di cui al presente allegato.

N. B. — Nella prefazione generale (parte seconda) all'orario di servizio 1° maggio 1912 risultano già introdotte le opportune modificazioni.

Aggiungere alle sedi opportune i seguenti nomi e le relative indicazioni:

pag. 223 - Carpanè Valstagna . .	48.107.141.29.15	1249	1263
» 224 - Cassola	95.107.141.29.15	1232	1246
» 224 - Castello di Godego . .	95.107.141.29.15	1224	1238
» 225 - Cismon	48.107.141.29.15	1258	1272
» 228 - Maerne di Martellago .	79.107.141.29.15	1224	1238
» 230 - Noale Scorzè	79.107.141.29.15	1231	1245
» 231 - Piombino Dese. . . .	95.107.141.29.15	1227	1241
» 232 - Primolano	48.107.141.29.15	1264	1278
» 232 - Primolano Confine. . .	48.107.141.29.15	1266	1280
» 232 - Resana	95.107.141.29.15	1223	1237
» 234 - S. Nazario	48.107.141.29.15	1245	1259
» 234 - Salzano	79.107.141.29.15	1228	1242
» 235 - Solagna	48.107.141.29.15	1242	1256

Segue *Allegato* **A** *all'Ordine Generale N. 6-1912.*

(50 bis) MESTRE-PRIMOLANO-CONFINE.

Mestre	8	12	15	24	28	33	38	46	52	58	61	65	74	81	82
Maerne di Martellago.		4	8	16	20	25	30	38	44	50	54	57	67	73	75
Salzano			4	12	16	21	27	35	40	47	50	54	63	69	71
Noale Scorzè				9	13	18	23	31	37	43	47	50	59	66	68
Piombino Dese					4	9	15	23	28	35	38	42	51	57	59
Resana						5	11	19	25	31	34	38	47	53	55
Castelfranco Veneto							6	14	20	26	29	33	42	48	50
Castello di Godego								9	14	21	24	28	37	43	45
Cassola									6	13	16	20	29	35	37
Bassano										7	10	14	23	29	31
Solagna											4	7	17	23	25
S. Nazario												4	13	20	21
Carpanè Valstagna													10	16	18
Cismon														7	9
Primolano															2
Primolano Confine															

Allegato **B** *all'Ordine Generale N. 6-1912.*

)istanze in chilometri dalle stazioni della linea « Mestre-Primolano-Confine » alla stazione capolinea di « Mestre » ed a quelle di diramazione di « Bassano » e « Castelfranco-Veneto ».

	Mestre	Castelfranco Veneto	Bassano
Maerme di Martellago	8	25	44
Salzano	12	21	40
Noale Scorzè	15	18	37
Piombino Dese	24	9	28
Resana	28	5	25
Castello di Godego	38	6	14
Cassola	46	14	6
Solagna	58	26	7
S. Nazario	61	39	10
Carpanè Valstagna	65	33	14
Cismon	74	42	23
Primolano	81	48	29
Primolano Confine	82	50	31

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viag-
ıtori, bagagli e merci si dovranno riportare i nomi delle predette nuove stazioni, le
tanze ed i relativi instradamenti, regolandosi come appresso:

Le stazioni della Rete formeranno le nuove distanze aggiungendo a quelle attuali
oste nei loro libretti per *Mestre, Castelfranco Veneto* e *Bassano*, le distanze indicate
questo prospetto e scegliendo poi la distanza che dal confronto resulterà più breve.

L'instradamento da esporsi sarà quello della stazione di *Mestre* o di *Castelfranco*
eto o di *Bassano* che avrà servito di base nella formazione delle distanze, preceduto,
ettivamente dal numero 92 o 196 o 201 (numero, quest'ultimo, corrispondente al
vo transito di *Bassano* e da aggiungersi nella opportuna sede dell'Elenco numerico-
betico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è sta-
a la distanza).

Allegato C all'Ordine Generale N. 6-1912.

Per effetto del computo delle distanze in transito parziale della linea Mestre-Primolano, le relazioni fra le stazioni e gruppi di stazioni, comprese nel seguente Prospetto, vengono ad avere diminuita la distanza tassabile, dei chilometri di contro indicati.

Dalle stazioni o gruppi di stazioni sottoindicati a quelle di contro e viceversa	Bassano	Marano	Mestre-Portogruaro	Sesto - Cordovado	Venezia
Albaredo-Treviso; Treviso-Belluno; Treviso-Motta di Livenza; Treviso-Pontebba e **Udine-Cormons; S. Vito al Tagliamento-Pinzano; Treviso-Mogliano.**	7 (*)	—	—	—	—
Venezia.	21	—	—	—	—
Castelfranco Veneto.	7	8 (**)	13 (**)	8 (**)	18
Cittadella-Rosà. Carmignano di Brenta.	—	—	13 (**)	8 (**)	13 (*)
Villa del Conte; Camposampiero.	—	—	3 (**)	3 (**)	2 (*)
S. Martino di Lupari.	—	8 (**)	12 (**)	7 (**)	12 (*)
Fanzolo.	7 (*)	8 (**)	11 (**)	6 (**)	11 (*)
Fontaniva; S. Pietro in Gu	—	—	12 (**)	7 (**)	12 (*)
Lisiera.	—	—	5 (**)	5 (**)	5 (*)
Marano.	6 (**)	—	—	—	—
Mestre-Portogruaro.	21 (**)	—	—	—	—
Sesto-Cordovado.	16 (**)	—	—	—	—

(*) La distanza attuale diminuita di questi chilometri, viene a resultare computata in transito parziale della linea Mestre-Primolano, per la via di Castelfranco Veneto.

(**) La distanza attuale diminuita di questi chilometri, viene a resultare computata in transito parziale della linea Mestre-Primolano, per la via di Castelfranco Veneto-Mestre.

Allegato **A** *all'Ordine Generale N. 7-1912.*

Nella Prefazione Generale (parte II) all'orario di servizio si dovranno apportare le seguenti modificazioni:

a pag. 3 *aggiungere* fra le linee del Compartimento di Milano la linea:

(34) Cremona-Borgo S. Donnino;

a pag. 4 *cancellare*:

Ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino.
(294) Cremona-Borgo S. Donnino;

a pag. 6 e 7 rispettivamente di fronte alle stazioni di Borgo S. Donnino e Cremona *cambiare* in 34 il numero della linea 294.

Inserire nell'elenco a pag. 5 e 13 le seguenti stazioni e fermate, le quali dovranno essere *cancellate* dall'elenco a pag. 14:

Busseto	M	Pz	34
Castelvetro	M	Pz	34
Castione dei Marchesi	M	Pz	34
S. Giuliano Piacentino	M	Pz	34
Villanova d'Arda	M	Pz	34

Nel volume « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (Edizione 1° luglio 1908) »:

a pag. 7 aggiungere alle linee della Direzione Compartimentale di Milano: « *Cremona-Borgo S. Donnino* »;

dalla pag. 17 alla pag. 106 riportare alle sedi opportune i nomi delle stazioni della Cremona-Borgo S. Donnino colle seguenti indicazioni:

Pag																					
20	Busseto	Cremona-Borgo S. Donnino	Milano (Sez. Piacenza)	Cremona	56-*bis*	V	B	G	A	O	V	B	S	—	T	F	1	2 ½	1	30	S
28	Castelvetro . . .	»	»	»	»	V	B	G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	—	—	—	S
»	Castione dei Marchesi	»	»	»	»	V	B	G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	—	—	—	S
84	S. Giuliano Piacentino	»	»	»	»	V	B	G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	—	—	—	S
106	Villanova d'Arda .	»	»	»	»	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	—	—	S

a pag. 18 depennare a piè di pagina le parole: « *di transito colla ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino e* » esistenti alla nota ****;

a pag. 35 depennare a piè di pagina le parole: « *di transito colla ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino e* » esistenti alla nota **;

nell'indice grafico delle tabelle polimetriche tracciare la linea Cremona-Borgo S. Donnino col n. 131;

a pag. 131 nello spazio in bianco esistente inserire la tabella 56-bis di cui al presente allegato;

dalla pag. 222 alla pag. 237 aggiungere alla sedi opportune i seguenti nomi e relative indicazioni:

Pag.					Pag.				
223	Busseto	19. 141. 29. 15	1222	1236	233	S. Giuliano Piacentino	19. 141. 29. 15	1234	1248
224	Castelvetro	19. 141. 29. 15	1237	1251	237	Villanova d'Arda . .	19. 141. 29. 15	1229	1243
224	Castione dei Marchesi	19. 141. 29. 15	1215	1229					

(56^{bis}) CREMONA-BORGO S. DONNINO

Cremona						
7	**Castelvetro**					
10	4	**S. Giuliano Piacentino**				
15	8	5	**Villanova d'Arda**			
22	16	12	8	**Busseto**		
29	22	19	14	7	**Castione dei Marchesi**	
34	28	25	20	13	6	**Borgo S. Donnino**

Allegato C all'Ordine Generale N. 7-1912.

Distanze in chilometri dalle stazioni della linea Cremona-Borgo San Donnino alle stazioni capolinea di Cremona e Borgo S. Donnino.

	Cremona	*Borgo S. Donnino*
Busseto	22	13
Castelvetro	7	28
Castione dei Marchesi . .	29	6
S. Giuliano Piacentino . .	10	25
Villanova d'Arda	15	20

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci si dovranno riportare i nomi delle predette nuove stazioni, le distanze ed i relativi instradamenti regolandosi come appresso: (1)

Le stazioni della Rete formeranno le nuove distanze aggiungendo a quelle attuali esposte nei loro libretti per Cremona e per Borgo S. Donnino le distanze indicate in questo prospetto, e scegliendo poi la distanza che dal confronto resulterà più breve.

L'instradamento da esporsi sarà quello della stazione di Cremona o Borgo S. Donnino che avrà servito per base nella formazione delle distanze, preceduto rispettivamente dal numero 62 (transito Cremona) o 200 (numero quest'ultimo corrispondente al nuovo transito Borgo S. Donnino e da aggiungersi nell'opportuna sede dell'elenco numerico alfabetico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza).

---

(1) **Fino a nuovo avviso però per l' instradamento dei trasporti merci si dovrà aver presente quanto è detto al punto 6.**

Allegato **D** *all'Ordine Generale N. 7-1912.*

Per effetto del computo delle distanze, in transito della linea « Cremona-Borgo S. Donnino », le relazioni fra le stazioni e gruppi di stazioni comprese nei seguenti PROSPETTI vengono ad avere diminuita la distanza tassabile dei chilometri di contro indicati.

PROSPETTO 1°

Dalle stazioni sottoindicate a quelle di contro	Verdello-Casalbuttano, Cassano d'Adda-Vidalengo, Acquanegra Cr-Manerbio.	Morengo	Melzo	Bagnolo Mella	Pizzighettone	*AVVERTENZA*
	Chilometri da diminuire					
Le stazioni della Rete che per *Cremona* hanno, nei libretti in uso nelle gestioni, la distanza formata in transito di *Parma-Piadena* (*) (Parma compresa).	12	3	10 (a)	12 (b)	(c)	Le distanze così diminuite vengono a resultare computate in transito della linea *Cremona-Borgo S. Donnino* epperciò i relativi instradamenti attualmente esposti nei prontuari manoscritti, debbono essere opportunamente modificati, tenendo conto del transito sulla linea predetta.

(*) Escluse le stazioni situate sulla tratta *Sestri Levante-Riomaggiore* e quelle di *Castelguelfo, Poggio Renatico, S. Patrizio* e *Conselice* per le quali valgono le indicazioni contenute nel prospetto seguente.

a) Le stazioni di *Reggio d'Emilia, Rubiera, Samoggia* e *Lavino* diminuiranno invece Km. 9, quelle di *Spezia* e *Spezia Scalo Marittimo* (nel prontuario colle distanze di Spezia) Km. 5.

(*b*) Nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori non deve essere apportata nessuna variante.

(*c*) Se la distanza attuale per *Pizzighettone* è segnata in transito di *Parma-Codogno* dovrà essere diminuita di Km. 2; se in transito di *Bologna-Codogno*, Km. 1.

Le stazioni di *Reggio d'Emilia, Rubiera, Castelfranco d'Emilia, Samoggia, Lavino* e *Bologna* hanno la distanza per *Pizzighettone* diminuita di Km. 1 e la stazione di *Parma* ha la distanza per *Pizzighettone* diminuita di Km. 2.

Segue *Allegato* **D** *all'Ordine Generale N. 7-1912.*

PROSPETTO 2° — PARTE *A.*

Dalle stazioni sottoindicate a quelle di contro o viceversa	Acquanegra Cr.	Bagnolo Mella	Caravaggio	Casaletto Vaprio	Cassano d'Adda	Castelleone	Cava Tigozzi	Crema	Crem. n.-Verolanuova Soresina, Casalbuttano	Mazerbio	Melzo	Morengo	Pizzighettone	Treviglio	Verdello	Vidalengo
	Chilometri da diminuire															
Alfonsine	6	—	6	6	—	6	6	6	6	6	—	—	1	—	—	—
Alseno	6	27 (a)	28	28	11	28	17	28	28	27	—	23	—	23	23	23
Bonassola	12	12 (a)	—	12	—	12	12	12	12	12	—	—	2	—	—	—
Borgo S. Donnino	20	41 (a)	42	42	25	42	31	42	42	11	10	37	2	37	37	37
Cadeo	—	—	1	1	—	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
Castelguelfo	19	37 (a) 25 (b)	87	37	24	87	30	37	37	37	9	28	1	36	36	36
Cavi	—	7 (a)	—	—	—	1	—	—	8	7	—	—	—	—	—	—
Conselice	12	3 (a)	12	12	12	12	12	12	12	12	10	—	1	12	10	4
Corniglia	12	12 (a)	12	12	—	12	12	12	12	12	—	3	2	11	11	11
Deiva	12	12 (a)	—	1	—	12	12	12	12	12	—	—	1	—	—	—
Fiorenzuola	—	13 (a)	14	14	—	14	3	14	14	13	—	9	—	9	9	9
Framura	12	12 (a)	—	8	—	12	12	12	12	12	—	—	2	—	—	—
Glorie	6	—	6	6	—	6	6	6	6	6	—	—	1	—	—	—
Lavagna	—	2 (a)	—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—
Lavezzola	6	—	6	6	—	6	6	6	6	6	—	—	1	-	—	—
Levanto	12	12 (a)	—	12	—	12	12	12	12	12	—	—	2	—	—	—
Manarola	12	12 (a)	12	12	3	12	12	12	12	12	—	3	2	12	12	12
Mezzano	11	—	11	11	3	11	11	11	11	11	3	—	1	3	1	—
Moneglia	11	12 (a)	—	—	—	12	12	7	12	12	—	—	—	—	—	—
Monterosso	12	12 (a)	10	12	—	12	12	12	12	12	—	—	2	—	—	—
Poggio Renatico	12	5 (a)	12	12	12	12	12	12	12	12	10	—	1	12	12	6
Riomaggiore	12	12 (a)	12	12	5	12	12	12	12	12	—	3	2	12	12	12
Riva Trigoso	—	12 (a)	—	—	—	12	10 12 (c)	—	12	12	—	—	—	—	—	—
S. Patrizio	12	7 (a)	12	12	12	12	12	12	12	12	10	—	1	12	12	8
Sestri Levante	—	12 (a)	—	—	—	6	2	—	12	12	—	—	—	—	—	—
Vernazza	12	12 (a)	12	12	—	12	12	12	12	12	—	3	2	5	5	5
Voltana	6	—	6	6	—	6	6	6	6	6	—	—	1	—	—	—

Avvertenza. — Le distanze così diminuite vengono a resultare computate in transito della linea Cremona-Borgo S. Donnino e perciò i relativi instradamenti, attualmente esposti nei prontuari manoscritti, debbono essere opportunamente modificati tenendo conto del transito sulla linea predetta.

(a) Deve diminuirsi di questi chilometri solamente la distanza valevole per la tassazione dei trasporti merci.
(b) Deve diminuirsi di questi chilometri solamente la distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli.
(c) Deve diminuirsi di questi chilometri solamente la distanza valevole per la tassazione dei trasporti merci a vagone completo.

PROSPETTO 2° — PARTE *B*

Dalle stazioni e gruppi di stazioni sottoindicati a quelle di contro o viceversa	Alseno	Borgo S. Donnino	Cadeo	Castelguelfo	Fiorenzuola
	Chilometri da diminuire				
Chiari-Peschiera, Rovato-Gorlago . . . . Palazzolo S.O-Paratico Sarnico; Desenzano Lago	28	29	1	10	14
Lecco-Colico; Colico-Sondrio-Chiavenna. . Lecco-Molteno	—	1	—	—	—
Bergamo	20	34	—	24	6
Borgosatollo	13 (*a*) 25 (*b*)	13 (*a*) 25 (*b*)	1	6 (*b*)	13 (*a*) 14 (*b*)
Calcio	27	29	—	10	13
Castelnuovo di Verona	22	22	1	3	14
Cisano Caprino Bergamasco	4	18	—	17	—
Gazzo Pieve S. Giacomo	28	29	1	10	14
Ghedi.	7 (*b*)	7 (*b*)	1 (*b*)	—	7 (*b*)
Maggianico	—	1	—	—	—
Mappello Ambivere	4	18	—	17	—
Montirone.	7 (*a*) 18 (*b*)	7 (*a*) 18 (*b*)	1	—	7 (*a*) 14 (*b*)
Ponte S. Pietro Locate.	4	18	—	17	—
Pontida	5	19	—	18	—
Romano	23	37	—	20	9
S. Zeno Folzano	28	29	1	10	14
Seriate	19	33	—	15	5
Sommacampagna Sona	8	8	1	—	8
Terno.	—	9	—	8	—
Torre dei Picenardi	13	13	1	—	13
Villetta Malagnino	28	41 42 (*c*)	1	22 23 (*c*)	14

AVVERTENZA — Le distanze così diminuite vengono a resultare computate in transito della linea Cremona-Borgo S. Donnino e perciò i relativi instradamenti, attualmente esposti nei prontuari manoscritti, debbono essere opportunamente modificati tenendo conto del transito sulla linea predetta.

(*a*) Deve diminuirsi di questi chilometri solamente la distanza valevole per la tassazione dei trasporti merci.
(*b*) Id. id. viaggiatori e bagagli.
(*c*) Id. id. merci a vagone completo.

Allegato A all'Ordine Generale N. 8-1912.

Nella Prefazione Generale (parte seconda) all'orario di Servizio 1° maggio 1912, si dovrà:

a pag. 3, aggiungere fra le linee del Compartimento di Genova:

(92) Alessandria-Ovada;

a pag. 4, cancellare dalle linee della Società Veneta:

(273) Alessandria-Ovada;

a pag. 5 e 9 rispettivamente di fronte alle stazioni di Alessandria e Ovada correggere in 92 il numero della linea 273;

a pag. 6, 9 e 10, inserire nelle sedi opportune i nomi delle stazioni, fermate e case cantoniere della linea Alessandria-Ovada con le seguenti indicazioni:

Castellazzo-Casalcermelli		G	G	92
Castelferro	LB	G	G	92
Castelspina-Portanova		G	G	92
Ovada Nord		G	G	92
Predosa		G	G	92
Rio Secco	LV	G	G	92
S. Giacomo	LV	G	G	92

a pag. 14 cancellare il nome delle stazioni, fermate e case cantoniere sopraindicate.

Allegato **B** *all'Ordine Generale N. 8-1912.*

Nel volume « ***Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni Rete dello Stato*** (Edizione 1° luglio 1908) ».

a pag. 7 aggiungere alle linee della Direzione Compartimentale di Genova : « *Alessandria-Ovada* » ;

dalla pag. 27 alla pag. 84, alle sedi opportune, riportare i nomi delle stazioni della linea Alessandria-Ovada colle seguenti indicazioni :

Pag.																					
27	Castelferro. . . .	Alessandria Ovada	Genova	Alessandria	29-*bis*	V	B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Castellazzo-Casalcermelli	»	»	»	»	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	1	6	1	30	S
»	Castelspina - Portanova	»	»	»	»	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	—	—	S
65	Ovada Nord . . .	»	»	»	»	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	1	6	—	—	S
75	Predosa.	»	»	»	»	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	1	1	—	—	S
78	Rio Secco (Casa cantoniera) . . .	»	»	»	»	(6) V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79	Roccagrimalda . .	»	»	»	»	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	1	1	—	—	S
84	S. Giacomo (Casa cantoniera . . .	»	»	»	»	(6) V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a pag. 11 depennare a piè della pagina le parole : « *e di transito colla Ferrovia Alessandria-Ovada* » esistenti alla nota ** ;

a pag. 65 depennare i due asterischi di contro al nome della stazione di Ovada e la corrispodente nota a piè di pagina ;

nell'indice grafico delle tabelle polimetriche tracciare la linea Alessandria-Ovada col N. 121 ;

a pag. 121 nello spazio in bianco esistente di contro alla tabella della linea Torino-Ovada-Genova inserire la tabella 29-*bis* di cui al presente allegato.

dalla pag. 224 alla pag. 233 aggiungere alle sedi opportune i seguenti nomi e relative indicazioni :

pag.					pag.				
224	**Castelferro . . .**	**102. 30. 15**	**1254 ***	**1268 ***	232	**Predosa . . . .**	**102. 30. 15**	**1251 ***	**1265 ***
224	**Castellazzo - Casalcermelli. . . .**	**102. 80. 15**	**1262 ***	**1276 ***	232	**Rio Secco (casa cantoniera) . . . .**	**102. 80. 15**	**1248 ***	**1262 ***
224	**Castelspina - Portanova. . . . .**	**102. 30. 15**	**1256 ***	**1270 ***	233	**Roccagrimalda . .**	**102. 30. 15**	**1242 ***	**1256 ***
230	**Ovada Nord. . .**	**102. 30. 15**	**1239 ***	**1253 ***	233	**S. Giacomo (casa cantoniera) . .**	**102. 80 15**	**1244 ***	**1258 ***

(29bis) ALESSANDRIA-OVADA

Alessandria									
8	**Castellazzo-Casalcermelli**								
14	6	**Castelspina-Portanova**							
17	9	3	**Castelferro**						
20	12	6	3	**Predosa**					
23	15	9	7	4	*Rio Secco*				
27	19	13	11	8	4	*S. Giacomo*			
28	21	15	12	9	6	2	**Roccagrimalda**		
32	24	18	15	13	9	5	4	**Ovada Nord**	
34	26	20	18	15	12	8	6	3	**Ovada**

Allegato C all'Ordine Generale N. 8-1912.

Distanze in chilometri dalle stazioni della linea Alessandria-Ovada alle stazioni capolinea di Alessandria e Ovada.

	Alessandria	*Ovada*
Castellazzo-Casalcermelli	8	26
Castelspina-Portanova.	14	20
Castelferro	17	18
Predosa	20	15
Rio Secco	23	12
S. Giacomo	27	8
Roccagrimalda	28	6
Ovada Nord	32	3

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci si dovranno riportare i nomi delle predette nuove stazioni colle distanze ed i relativi instradamenti, regolandosi come appresso:

Le stazioni della Rete formeranno le nuove distanze aggiungendo a quelle attuali esposte nei loro libretti per Alessandria e Ovada, le distanze indicate in questo prospetto, e scegliendo poi la distanza che dal confronto resulterà più breve.

L'instradamento da esporsi sarà quello della stazione di Alessandria o Ovada che avrà servito per base nella formazione delle distanze, preceduto, rispettivamente dal numero 5 o 109.

Allegato D all'Ordine Generale N. 8-1912.

Per effetto del computo delle distanze in transito della linea ALESSANDRIA-OVADA le stazioni e gruppi di stazioni, comprese nei seguenti PROSPETTI, vengono ad avere diminuita la distanza tassabile, dei chilometri ivi indicati.

Dalle stazioni o gruppi di stazioni sottoindicati a quelle di contro e viceversa	Acquasanta	Borzoli	Campoligure	Granara	Mele	Molare	Ovada	Rossiglione
Le stazioni che per quelle controindicate hanno attualmente l'instradamento in transito di **Alessandria** (Alessandria compresa).	15	9 (a)	15	15	15	10	15	15
Le stazioni che per quelle controindicate hanno, attualmente, l'instradamento in transito di **Pavia** (Pavia compresa)	4	—	—	—	13	—	—	—
Le stazioni che per quelle controindicate hanno, attualmente, l'instradamento in transito di **Piacenza** (Piacenza compresa)	3	—	—	—	12	—	—	—
Le stazioni che per quelle controindicate hanno, attualmente, l'instradamento in transito di **Milano** (Milano compresa)	9	—	—	—	—	—	—	—

(a) Diminuiscono di km. 8 le distanze fra Borzoli e le stazioni del tratto Annone-Solero.

N.B. Le diminuzioni esposte senza alcun richiamo s'intendono valevoli tanto per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, quanto per quelle segnate nei prontuari in uso nelle gestioni merci.

Dalle stazioni o gruppi di stazioni sottoindicati a quelle di contro e viceversa	Acquasanta	Borzoli	Campoligure	Granara	Mele	Molare	Ovada	Rossiglione
Linee, tronchi e gruppi di stazioni								
Albacina-Tolentino . . .	—	—	3	—	—	—	—	14
Avigliano, Calitri Pescopagano	—	—	—	—	6 (a) 3 (b)	—	—	—
Broni, Cava Manara-Voghera, S. Giulietta, S. Nicolò, Stradella	3	—	—	—	12	—	—	—
Campobasso, Morra Irpino .	—	—	—	—	—	10	14 (a) 11 (b)	—
Cava Carbonara, Gropello Cairoli, Villanova d'Ardenghi	10	—	—	—	—	—	—	—
Fabriano-Urbino	—	—	—	—	—	—	14	—
Francavilla Fontana-Erchie Torre S. Susanna . . .	—	—	—	—	9 (a) 6 (b)	—	—	—
Gallarate-Varese e Gallarate-Ternate Varano Borghi .	—	7	—	15	—	—	—	—
Garlasco, S. Giuliano Piemonte	—	—	—	8	—	—	—	—
Metaponto-Strongoli, Vaglio di basilicata-Calciano Tricarico, Salandra Grottole-Ginosa, Sibari-Pietrafitta .	—	—	—	—	—	—	15 (a) 15 (b)	1 (a)

(*a*) Diminuzione da valere per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani.

(*b*) Diminuzione da valere per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni merci.

N. B. — Le diminuzioni esposte senza alcun richiamo s'intendono valevoli tanto per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, quanto per quelle segnate nei prontuari in uso nelle gestioni merci.

Segue *Allegato* **D** *all'Ordine Generale N. 8-1912.*

Dalle stazioni o gruppi di stazioni sottoindicati a quelle di contro e viceversa	Acquasanta	Borzoli	Campoligure	Granara	Mele	Molare	Ovada	Rossiglione
Montagnuto Panni, Conca Andretta	—	—	—	—	—	—	—	10 (a) 7 (b)
Novi Ligure, Pozzolo Formigaro	—	—	8	—	—	—	—	—
Pietragalla, Campolieto Monacilione, Rapone Ruvo .	3 (a) (b)	—	—	—	12 (a) 11 (b)	—	—	—
Potenza Inferiore, Grassano Garaguso, Chiatona. . .	—	—	—	—	—	—	15 (a) 15 (b)	2 (a)
Rho-Busto Arsizio	15	—	—	3	—	—	—	—
Rottofreno, Sarmato, Castel S. Giovanni, Arena Po, Casteggio, Pontecurone, Tortona	4	—	—	—	13	—		—
Serravalle Scrivia, Marzabotto	—	—	—	—	—	—	—	5
Taranto-Grottaglie. . . .	—	—	—	—	8 (a) 5 (b)	—	—	—
Stazioni.								
Annone	11	—	12	11	12	7	12	11
Arquata Scrivia	—	—	—	—	—	—	12	—
Bovino	2 (a)	—	—	—	11 (a) 8 (b)	—	—	—

(a) Diminuzione da valere per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani.

(b) Diminuizione da valere per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni merci.

N. B. — Le diminuizioni esposte senza alcun richiamo s'intendono valevoli tanto per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, quanto per quelle segnate nei prontuari in uso nelle gestioni merci.

Dalle stazioni o gruppi di stazioni sottoindicati a quelle di contro e viceversa	Acquasanta	Borzoli	Campoligure	Granara	Mele	Molare	Ovada	Rossiglione
Brisighella	—	—	6	—	—	—	—	—
Bussi	—	—	—	—	—	—	—	7
Cairano	—	—	8 (a) 5 (b)	—	—	—	—	—
Citerna Taro	—	—	—	—	—	—	1	—
Collecchio	—	—	13	—	—	—	—	—
Fognano	—	—	—	—	—	—	—	10
Fornovo	—	—	—	—	—	—	—	2
Frugarolo	9	—	—	—	—	—	—	—
Lioni	—	—	—	—	—	—	1 (a)	—
Matrice Montagano	—	—	10 (a) 7 (b)	—	—	—	—	—
Milano Porta Ticinese	—	4	—	12	—	—	—	—
Montirone	4 (a) 9 (b)	—	—	—	13 (a) 15 (b)	—	—	—
Orsara di Puglia	—	—	7 (a) 4 (b)	—	—	—	—	15
Ozzano Taro	—	—	—	—	—	—	—	9
Pentima	—	—	—	—	—	7	8	—
Pioppe di Salvaro	—	—	—	—	—	9	10	—

(*a*) Diminuzione da valere per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani.

(*b*) Diminuizione da valere per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni merci.

N. B. — Le diminuzioni esposte senza alcun richiamo s'intendono valevoli tanto per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, quanto per quelle segnate nei prontuari in uso nelle gestioni merci.

Segue *Allegato* **D** *all'Ordine Generale N. 8-1912.*

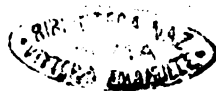
Dalle stazioni o gruppi di stazioni sottoindicati a quelle di contro e viceversa	Acquasanta	Borzoli	Campoligure	Granara	Mele	Molare	Ovada	Rossiglione
Pollenza	—	—	—	—	1	—	—	—
Popoli	—	—	—	—	—	—	—	1
Potenza Superiore	—	—	—	—	—	—	—	9 (a) 6 (b)
Ripalimosani	—	—	—	—	—	—	—	8 (a) 5 (b)
Rivalta Scrivia	—	—	11	—	—	—	—	—
S. Cassiano	—	—	—	—	—	10	11	—
S. Martino in Gattara	—	—	—	—	—	3	4	—
S. Pancrazio Salentino	1 (a)	—	—	—	10 (a) 7 (b)	—	—	—
Sasso	—	—	9	—	—	—	—	—
Savignano Greci	—	—	—	—	—	—	15 (a) 12 (b)	—
Serralunga Cereseto	8	8	9	8	9	4	9	8
Settimo	5	5	6	5	6	1	6	5
Tocco Castiglione	—	—	10	—	—	—	—	—
Torre dei Passeri	—	—	—	—	6	—	—	—
Tromello	—	8	—	—	—	—	—	—
Urbisaglia	1	—	—	—	10	—	—	—
Vico Fertile	—	—	—	—	8	—	—	—
Zinasco	—	3	—	11	—	—	—	—

(a) Diminuzione da valere per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani.
(b) Diminuzione da valere per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni merci.

N. B. — Le diminuizioni esposte senza alcun richiamo s' intendono valevoli tanto per le distanze segnate nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, quanto per quelle segnate nei prontuari in uso nelle gestioni merci.

Aggiunte all'itinerario di talune serie di biglietti d'abbonamento speciali e relativi nuovi prezzi.

Serie	Linee da aggiungersi all'itinerario dell'abbonamento speciale	15 giorni			30 giorni			3 mesi			1 anno			1 anno 2 persone stessa Ditta		
		I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
I	Alessandria-Ovada	104	72	44	176	121	72	452	309	182	1211	847	544	1596	1117	726
I bis	Alessandria-Ovada	—	—	—	220	153	99	561	385	231	1483	7038	664	1978	1384	884
II	Cremona-Borgo S. Donnino Desenzano-Desenzano lago	105	73	45	177	123	73	454	310	183	1216	851	547	1602	1121	729
II bis	Cremona-Borgo S. Donnino Desenzano-Desenzano lago	—	—	—	221	155	100	563	386	233	1488	1042	6[illegible]7	1984	1388	887
III	Cremona-Borgo S. Donnino Mestre-Primolano st. Desenzano-Desenzano lago	108	75	46	183	127	76	470	321	190	1252	876	563	1619	1151	751
III bis	Cremona-Borgo S. Donnino Mestre-Primolano st. Desenzano-Desenzano lago	—	—	—	227	159	103	579	397	239	1524	1067	683	2031	1421	909
IV	Cremona-Borgo S. Donnino Mestre-Primolano st.	108	74	46	182	126	75	469	320	189	1251	875	563	1648	1153	750
IV bis	Cremona-Borgo S. Donnino Mestre-Primolano st.	—	—	—	226	159	102	578	396	238	1523	1066	682	2030	1420	908
V	Cremona-Borgo S. Donnino Mestre-Primolano st. Desenzano-Desenzano lago	108	75	46	183	127	76	470	321	190	1252	876	563	1619	1154	751
XIV	Alessandria-Ovada Cremona-Borgo S. Donnino Mestre-Primolano st. Desenzano-Desenzano lago	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1700	1153	792	2265	1541	1058
XV	Alessandria-Ovada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1646	1119	767	2195	1493	1025
XVI	Cremona-Borgo S. Donnino Mestre-Primolano st. Desenzano-Desenzano lago	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1688	1149	787	2249	1530	1051
XVII	Cremona-Borgo S. Donnino Desenzano-Desenzano lago	—	—	—	253	177	111	650	441	265	1728	1211	771	2311	1617	1034

NB. — In aggiunta ai suddetti prezzi devonsi riscuotere le tasse accessorie (Deposito cauzionale, diritto fisso e sopratassa di bollo) in conformità alle disposizioni vigenti.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 192-1912

Prezzo dei biglietti in vendita alla Casa cantoniera di Gradara.

CASA cantoniera	Linea	Stazioni	Prezzi dei biglietti (Compresa la tassa di bollo di cent. 5) — di corsa semplice — 1. classe	di corsa semplice — 2. classe	di corsa semplice — 3. classe	di andata-ritorno — 1. classe	di andata-ritorno — 2. classe	di andata-ritorno — 3. classe	Stazione incaricata delle scritturazioni e versamenti.
Gradara	Bologna-Ancona	Rimini	2.75	1.95	1.30	4.10	2.90	1.90	Cattolica S. Giovanni
		Riccione	1.60	1.15	0.75	2.35	1.65	1.10	
		Cattolica S.G.	0.55	0.40	0.30	0.75	0.55	0.40	
		Pesaro	1.45	1.05	0.70	2.15	1.55	1.—	
		Fano	2.95	2.10	1.40	4.40	3.10	2.05	
		Senigallia	5.40	3.80	2.50	8.—	5.60	3.65	

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 192-1912.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ediz. 1° luglio 1908) »:

— a pag. 45 fra Gozzano e Gragnano *inserire*:

Gradara ****** (casa cantoniera)	Bologna-Ancona	Ancona	Forlì	70	V (6)	B (6)

e riportare in calce la seguente nota:

****** Aperta solo durante la stagione balneare.

— a pag. 130, tabella (70) Bologna-Ancona, fra i nomi di Cattolica S. Giovanni e Pesaro inserire: « Gradara », con le distanze riportate nel prospetto allegato *C* al presente Ordine di servizio:

— a pag. 227, fra Gozzano e Gragnano *inserire*:

Gradara (casa cantoniera)	141-29-15	965	979

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 192-1912.

Distanze chilometriche dalla casa cantoniera di GRADARA alle stazioni sottoindicate:

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Bologna	134	S. Arcangelo di Romagna . .	33
S. Lazzaro di Savena. . . .	127	Rimini	23
Mirandola Ozzano	123	Riccione	13
Quaderna.	118	Cattolica S. Giovanni. . . .	4
Castel S. Pietro d'Emilia . .	111	Pesaro	12
Imola	100	Fano	25
Castelbolognese.	92	Mondolfo Marotta	37
Faenza	85	Senigallia	46
Forlì	70	Montemarciano.	59
Forlimpopoli	62	Falconara Marittima	63
Cesena	51	Palombina	66
Gambettola	44	Ancona	72
Savignano di Romagna . . .	38		

Errata-corrige

Col presente Bollettino si ristampa l' Allegato **B** alla **Circolare N. 42-1912,** da sostituirsi a quello compreso nel Bollettino N. 26, nel quale sono usciti di posto, in corso di stampa, parecchie cifre nella colonna « Variazione ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . .	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO V - N. 28

11 LUGLIO 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, luglio 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana. 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

Circolare N. 90R. (Servizio VIII).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedirne l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
11773	Personale	Arduino Carlo	Messaggere	Ministero Poste e Telegrafi
19336	»	Athos Gastone Banti	Ufficiale	» » »
23332	»	Battista Antonio	Inserviente	Istit. Anatomia patol. Napoli
5907	Famiglia	Belgiorno Alberto	Ragioniere	Prefettura - Roma
892	Personale	Casellà Luigi	Maresciallo	R. Guardia di Finanza - Roma
2089	Famiglia	Del Lupo Michele	Professore	R. Istituto Tecnico - Torino
11613	»	Falconi Cesare	Ufficiale	Ministero Poste e Telegrafi
5246	»	Frau Francesco	Delegato P.S.	» dell'Interno
8370	Personale	Gambardella Giuseppe	Professore	R. Scuola Normale Benevento
6647	Famiglia	Giovannetti Comm. Alfredo	Direttore	Ministero dell'Interno
21182	Personale	Guerrisi. Attilio	Ufficiale	Ministero Poste e Telegrafi
2105	»	Lilla Ezio Francesco	Capo Ufficio	» » »

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio		
2131	Famiglia	Lilla Ezio Francesco	Capo Ufficio	Ministero	Poste e	Telegrafi
10806	»	Mari Giulio	Guardafili	»	»	»
17033	Personale	Martinelli Giuseppe	Ufficiale	»	»	»
6505	Famiglia	Masetto Tarquinio	»	»	»	»
14763	»	Moresi Mario	»	»	»	»
7611	Personale	Muratori cav. Felice	Consigliere	»	dell'Interno	
9935	»	Pagani Erminio	Ufficiale	»	Poste e	Telegrafi
5926	Famiglia	» »	»	»	»	»
19396	Personale	Panella Alfredo	»	»	»	»
15553	Famiglia	Panzera Giacomo	»	»	»	»
17868	Personale	Pesci Romeo	»	»	»	»
5868	»	Pipino Andrea	»	»	»	»
6701	»	Pontremoli Livio	»	»	»	»
24153	»	Pupillo Alfio	Commesso	»	»	»
19635	»	Romano Leandro	Ufficiale	»	»	»
10343	»	Santrandrea Giovanni	»	»	»	»
5215	Famiglia	Vernoni Giustina	Ausiliaria	Direz. Poste e Telegr. Genova		

Circolare N. 91R (Servizio VIII).

V. Congresso della federazione nazionale fra le Associazioni per le cure marine e montanine in Sestola (Modena).

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 10 al 14 luglio 1912.
RITORNO: dal 13 al 18 detto.

La concessione avrà effetto pei viaggi in destinazione di Modena e viceversa.

Circolare N. 92R (Servizio VIII).

Esposizione internazionale dell'industria alimentazione ed igiene in Genova.

Nella circostanza della esposizione sovraindicata devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni di merci i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Viaggi degli espositori

ANDATA e RITORNO: dal 10 luglio 1912 al 30 aprile 1913.

Spedizioni delle merci.

ANDATA: dal 10 luglio al 30 settembre 1912.
RITORNO: dal 1° gennaio al 30 aprile 1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, luglio 1912 - Tip. Editr. Naz. - C-80

LEGGE *n.* 668 *del* 1° *luglio* 1912, *che approva alcune variazioni al bilancio delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1911-1912 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912 sono introdotte le variazioni indicate nella tabella annessa alla presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 1° luglio 1912.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* n. 158 del 5 luglio 1912.

TABELLA portante variazioni al bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1911-912.

ENTRATA.

Parte ordinaria.

1. Viaggiatori	+	3,000,000 —
4. Merci a grande velocità	+	1,200,000 —
5. Merci a piccola velocità accelerata	+	500,000 —
6. Merci a piccola velocità ordinaria	+	1,800,000 —
16. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, lettera *d*, ed articolo 8, prima parte):		
A) Sovratasse sui trasporti a termini dell'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101	+	300,000 —
18. Utili di magazzino	+	200,000
A) Eccedenze riscontrate nelle scorte	+	100,000 —
B) Maggiore ricavo nella vendita dei materiali in rapporto al prezzo di carico e utili diversi	+	100,000 —
19. Proventi eventuali:		
A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di Cassa versate nelle sezioni di tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia	+	100,000 —
Totale delle variazioni della parte ordinaria	+	7,100,000 —

Parte straordinaria.

41. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a completamento delle sovvenzioni del tesoro:		
F) Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile	+	160,000 —

SPESA.

Parte ordinaria.

4. Forniture, spese ed acquisti . . . . — 100,000 —

A) Forniture dei magazzini;

2. Magazzini, depositi ed agenzie:

a) Stampati e cancelleria . . — 20,000 —

B). Spese dirette:

2. Magazzini, depositi ed agenzie:

b) Spese per altri titoli diversi . . . . — 80,000 —

5. Personale:

A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . . + 900,000 —

4. Stazioni . . . . + 700,000 —

5. Depositi del personale viaggiante. . . . . + 200,000 —

6. Forniture spese ed acquisti . . . . — 950,000 —

A) Forniture dei magazzini:

4. Stazioni:

a) Stampati e cancelleria . — 100,000 —

b) Materiale per illuminazione e riscaldamento delle stazioni e dei piazzali . . . . — 200,000 —

B) Spese dirette

4. Stazioni:

a) Illuminazione e riscaldamento . . . . — 200,000 —

6. Convogli:

d) Riscaldamento dei treni . — 100,000 —

7. Indennizzi per perdite, avarìe e ritardata resa di spedizioni . . — 350,000 —

16. Personale . . . . + 300,000 —

A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe:

4. Condotta locomotive (macchinisti, fuochisti e funzionanti) . + 300,000 —

17. Forniture, spese ed acquisti:

3. Locomozione . . . . + 9,000,000 —

d) Combustibile per la locomozione a vapore . . . . + 8,400,000 —

e) Materie per untura locomotive e illuminazione esterna dei convogli a vapore . . . . + 300,000 —

f) Combustibile ed altre materie per stazioni centrali elettriche + 200,000 —

m) Materie per usi diversi . . + 100,000 —

18. Manutenzione del materiale rotabile . . . . + 10,000,000 —

A) Eseguita nelle officine dell'Amministrazione (capitoli 49-A e 51-A dell'entrata):

1. Locomotive, *tenders* e automotrici a vapore (escluse le caldaie) . . . . + 500,000 —

3. Carrozze . . . . + 200,000 —

5. Carri . . . . + 100,000 —

B) Eseguita dall'industria privata:

1. Locomotive, *tenders* e automotrici a vapore (escluse le caldaie) . . . . + 800,000 —

3. Carrozze . . . . + 2,000,000 —

5. Carri . . . . + 6,400,000 —

19. Personale . . . . + 900,000 —

A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe:

3. Sorveglianza della linea . . + 100,000 —

4. Manutenzione della linea . . + 400,000 —

C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie:

4. Manutenzione della linea + 400,000 —

20. Forniture, spese ed acquisti . . . . — 300,000

B) Spese dirette:

3. Linea:

c) Sgombro neve . . . . . — 300,000 —

---

21. Manutenzione della linea . . . . + 1,300,000 —

A) Forniture di magazzino:

7. Traverse e legnami d'armamento comprese le traverse in ferro ed in cemento + 1,300,000 —

---

27. Contributo al fondo pensioni e sussidi . . . . . + 350,000 —

A) Contributo in rapporto agli assegni del personale (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (capitolo 54 dell'entrata) . . . . + 250,000 —

C) Quota del 2 per cento sul prodotto lordo del traffico (articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (capitolo 55 dell'entrata) . . . . + 100,000 —

---

29. Assegni di esonero (art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . — 150,000 —

32. Spese per il terremoto 1908 . . . . + 100,000 —

A) Soccorsi al personale e famiglie + 5,000 —

B) Sostituzione o riparazione di materiali distrutti o avariati . . . + 90,000 —

D) Diversi . . . . + 5,000 —

---

34. Spese giudiziali e contenziose . . . . — 200,000 —

37. Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita dei biglietti da viaggio . . . . — 100,000 —

41. Spese eventuali . . . . — 500,000 —

D) Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino (capitolo 46-c dell'entrata) . . . . — 500,000 —

---

45. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitoli 33 e 34 dell'entrata) . . . . + 1,000,000 —

A) Spese per lavori a contratto ed in economia . . . . + 1,000,000 —

46. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 35 dell'entrata) . . . . + 50,000 —

A) Forniture di magazzino . . . + 50,000 —

47. Rinnovamento del materiale rotabile (capitoli 36 e 41 dell'entrata) . . . . + 160,00 —

53. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . — 5,660,000 —

54. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione . . . . + 500,000 —

59. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (articolo 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137) . . . . — 9,500,000 —

Totale delle variazioni della parte ordinaria . + 7,100,00 —

Parte straordinaria.

62. Acquisto di materiale rotabile:

A) Spese di acquisto, dogana, trasporto ecc. . + 7,160,000 —

64. Miglioramenti al materiale rotabile e ai galleggianti:

A) Materiale rotabile:

1. In servizio . . . . + 2,500,000 —

65. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (capitolo 41-c dell'entrata) . . . . — 5,800,000 —

B) Acquisti diretti e spese eccessorie — 5,800,000

69. Lavori in conto patrimoniale (capitolo 41-A, B e C dell'entrata) . . . . — 3,700,000 —

A) Lavori a contratto ed in economia . . . . — 3,700,000 —

Totale delle variazioni della parte straordinaria + 160,000 —

RIASSUNTO DELLE VARIAZIONI.

Parte ordinaria.

Entrata	+	7,100,000 —
Spesa	+	7,100,000 —
Differenza . . .		»

Parte straordinaria.

Entrata	+	160,000 —
Spesa	+	160,000 —
Differenza . . .		»

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Ordine di Servizio N. 198. (Servizio VII).

Servizio cumulativo con la Società nazionale di ferrovie e tranvie. - Estensione di servizio nella fermata di Artogne Gianico della linea Iseo-Edolo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 69-1912).

La fermata di Artogne Gianico della linea Iseo-Edolo, esercitata dalla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, già ammessa ai servizi merci G. V. e P. V. O. limitatamente ai trasporti a vagone completo, a datare dal 1° luglio 1912, è stata abilitata ai servizi stessi anche per i trasporti di collettame, limitatamente al peso di Kg. 50 per collo per la G. V. e senza limite di peso per la P. V. O.

In conseguenza di ciò sono da introdursi opportune modificazioni nell'Allegato A all'Ordine di Servizio N. 69-1912 e nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 199. (Servizio VIII).

Concessione speciale VI.

Nell'elenco delle Associazioni di Carità ammesse a fruire della Concessione speciale VI, si aggiunga, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Istituto Terziarie Francescane — Susa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 46 (SERVIZIO VIII).

Tassazione delle verghette sagomate di acciaio e di ferro per fare bacchette da ombrelli.

Per evitare le contestazioni cui ha dato origine l'interpretazione della nota posta alla voce « Ombrelli, ombrellini, ecc. », della Nomenclatura delle merci a P. V., si avverte che le verghette sagomate di acciaio o di ferro, che servono comunemente a fare le bacchette per ombrelli, quando non abbiano ricevuto altra lavorazione che quella della semplice laminazione, sono da tassarsi, in relazione all'articolo 62 delle tariffe, con i prezzi delle tariffe speciali N. 75, classe 3ª, e N. 116, serie C.

Precisamente per essere tassate come sopra è indicato, le dette verghette dovranno essere a sezione costante e, perciò, non piatte alle estremità, nè bucate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 47 (SERVIZIO VIII).

Biglietti d'abbonamento. - Norme per la regolarizzazione degli abbonati in viaggio alle ore 24 del giorno di scadenza dell'abbonamento.

Si è rilevato che per la regolarizzazione dei viaggiatori muniti di biglietti di abbonamento — normali o speciali — che trovansi in viaggio nell'*ultimo giorno di validità del biglietto* e con treni che non consentono di poter giungere a destinazione in tempo utile, e cioè entro le ore 24 del giorno medesimo, non viene seguito un criterio uniforme nello stabilire il prezzo supplementare dovuto a regolarizzazione del viaggio.

Alcuni agenti, infatti, esigono il prezzo del biglietto di supplemento calcolato dalla stazione ove il treno fa l'ultima fermata

prima delle ore 24; altri, invece, limitano la esazione al percorso dall'ultima stazione ove il treno transita prima della mezzanotte, anche senza avervi fermata.

Questo secondo criterio non è in armonia col disposto dell'articolo 7 delle Condizioni particolari di applicazione della tariffa per gli abbonamenti ordinari e dell'art. 12 delle Condizioni e norme per gli abbonamenti speciali, nei quali articoli è detto in modo esplicito che per gli abbonati che si trovano ancora in viaggio la *scadenza* dell'abbonamento avviene alla stazione ove, in conformità dell'orario ufficiale il treno *fa l'ultima fermata prima delle ore* 24.

Ad eliminare quindi ogni dubbio in proposito si avverte che il criterio *unico* da seguire in tali casi è quello stabilito dai citati articoli delle tariffe dei biglietti d'abbonamento ordinari e speciali, e che il prezzo del biglietto di supplemento va computato sempre dall'ultima stazione ove il treno fa fermata per servizio viaggiatori, prima delle ore 24, ogni eccezione esclusa, cioè anche se il treno col quale viaggia l'abbonato giunga a destinazione pochi minuti dopo la mezzanotte.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 48. (SERVIZIO VIII).

Ricupero di tasse ferroviarie per merci di contrabbando confiscate e vendute dalle Dogane.

(Vedi Ordine di Servizio N. 107-1910).

L'Art. 302 del Regolamento per il servizio doganale sulle Ferrovie prevede in quali casi sono ricuperabili le tasse di porto gravanti le merci riconosciute di contrabbando sequestrate dalle Dogane o dagli Agenti di Finanza.

Essendosi rilevato che non sempre le stazioni, presso le quali vengono eseguiti tali sequestri, si curano di far valere il diritto della Ferrovia al ricupero di dette tasse, si richiamano tutte le stazioni all'osservanza di quanto è disposto dal citato articolo.

In ispecial modo si raccomanda alle stazioni di far salvo il diritto della Ferrovia al ricupero in parola, facendo inserire nel processo verbale di sequestro eretto dalla Finanza la relativa dichiarazione ,indicandovi l'ammontare delle tasse.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 49. (Servizio VIII)

Servizio doganale a Primolano.

(Vedi Ordine Generale N. 6-1912)

In relazione al riscatto ed all'assunzione dell'esercizio della Ferrovia della Valsugana (Mestre-Primolano-Confine), si porta a notizia che nella stazione di Primolano esiste solo la Dogana italiana di confine, appartenente al II ordine, I classe, presso la quale le operazioni sono riservate esclusivamente all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che vi provvede mediante apposita Agenzia doganale, applicando i prezzi delle Tariffe alle pagine 168/174 del Regolamento per il servizio doganale sulle Ferrovie, esclusa la tariffa N. 1-bis.

Circolare N. 50 (Servizio VIII).

Forature di controllo sui biglietti di viaggio.

È stato da qualche tempo e con troppa frequenza rilevato, che le forature di controllo sui biglietti di viaggio, specialmente di quelli a foglietto, vengono eseguite dal personale di stazione e dei treni in modo imperfetto, di maniera che la traccia lasciata dalle tenaglie sui biglietti stessi risulta appena visibile.

Potendo ciò dar luogo ad abusi che importa evitare devesi richiamare il personale interessato ad usare quindi innanzi la massima cura nell'adempimento di tale incombenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

VARIAZIONI da apportare all'Elenco dei Rappresentanti e dei Delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
11ª	Delegato supplente	**Contri** Aminta - Applicato - Mag. appr. Milano.	Cessa dalle funzioni di Delegato avendo l'Aiutante applicato Franci Carlo Alberto (Delegato) ripreso servizio il 23.3·1912.
16ª	Rappresentante supplente	**Fava** Vincenzo Cantoniere - Sez. Mant. Venezia.	**Fava** Vincenzo Cantoniere - Sez. ovest Mant. Verona.
16ª	Rappresentante	**Mezzadri** Menotti - Capo sq. cantonieri - Sez. Mant. Palermo.	**Mezzadri** Menotti - Capo sq. cantonieri - Sez. Mant. Catania.
16ª	Delegato supplente	**Focacci** Antonio - Cantoniere - Sez. Mant. Genova C.	**Focacci** Antonio - Cantoniere - Sez. Mant. Savona.
26ª	Id.	**La Torre** Giuseppe - Capo Stazione di 1. grado - Stazione Venezia C.	**La Torre** Giuseppe - Capo Stazione princ. - Stazione Venezia C.
27ª	Rappresentante	**Scotti** Carlo - Capo Stazione di 3. gr. - Staz. Torino P.N. **(Rinunciatario)** Rimane però Delegato per la circoscrizione di Torino.	**Vanni** Pilade - Capo stazione di 3. gr. - Staz. Civita Castellana. **(diventato delegato)**
30ª	Delegato supplente	**Di Leonardo** Giuseppe - Applicato - Staz. Milano P. G.	**Di Leonardo** Giuseppe - Applicato - Staz. Premosello.
31ª	Id.	**Salvati** Mario - Aiut. applic. - Staz. Roma S. L.	**Salvati** Mario - Applicato - Staz. Roma S. L.
33ª	Rappresentante supplente	**Grillini** Alberto - Capo Sq. alle merci - Staz. Napoli Scalo.	**Grillini** Alberto - Aiut. appl. - Staz. Napoli Scalo.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
33ª	Delegato	**La Vigna** Giuseppe - Capo sq. alle merci - Staz. Catania.	**La Vigna** Giuseppe - Aiut. applicato - Staz. Catania.
33ª	Delegato supplente	**Stracuzzi** Alfredo - Capo sq. alle merci - Staz. Catania.	**Stracuzzi** Alfredo - Aiut. applicato - Staz. Catania.
36ª	Delegato	**Piva** Achille - Manovale - Stazione Roma Term.	**Piva** Achille - Manovratore - Staz. Roma Term.
38ª	Id.	**Piobici** Enrico - Conduttore - P. V. Ancona.	**Piobici** Enrico - Capo conduttore - P. V. Ancona.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige

Nel testo dell' **Ordine di Servizio N. 191-1912** (Bollett. N. 27) dove è citato il « Mod. I-216 » correggere in « Mod. I-218 »; e nell'Allegato all' Ordine di Servizio stesso il prezzo del biglietto di abbonamento speciale di Serie I-bis, seconda classe, per un anno, indicato in « L. 7038 », deve esser corretto in « L. 1038 ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . .	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO V - N. 29

18 LUGLIO 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, luglio 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 200-1912.

Prezzo dei biglietti in distribuzione alla casa cantoniera di Colonnella

Casa cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce i biglietti	Prezzo dei biglietti compresa la tassa di bollo						Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
			corsa semplice			andata e ritorno			
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
Colonnella	Ancona-Foggia	Ascoli Piceno	3.65	2.60	1.70	5.45	3.85	2.50	Porto d'Ascoli
		Sambenedetto del Tronto	1.—	0.70	0.50	1.45	1.05	0.70	
		Porto d'Ascoli	0.40	0.30	0.25	0.60	0.45	0.30	
		Tortoreto Nereto	0.90	0.65	0.45	1.30	0.95	0.60	
		Giulianova	2.15	1.55	1.—	3.20	2.25	1.50	
		Teramo	5.20	3.65	2.35	7.65	5.40	3.50	

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 200-1912.*

Nella « Prefazione Generale (parte seconda) all'Orario Generale di Servizio, 1° maggio 1912 », a pag. 7, fra i nomi di Colli di Monte Bove e di Colorno, aggiungere:

Colonnella*	L B	A	—	148

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » praticare le seguenti aggiunte:

a pag. 33, fra i nomi di Colli di Monte Bove e di Colorno, inserire:

Colonnella (Casa cantoniera)	Ancona-Foggia	Ancona	Teramo	75	V (6)	B (6)

a pag. 145, tabella (75) Ancona-Foggia; fra i nomi di Porto d'Ascoli e Tortoreto Nereto, inserire quello di Colonnella esponendo le seguenti distanze:

da Ancona	Km.	93	da Castellammare Adr.	Km.	55
» Varano	»	87	» Pescara	»	57
» Aspio	»	83	» Francavilla a M.	»	65
» Osimo Castelfidardo	»	78	» Tollo Canosa S.	»	70
» Loreto	»	69	» Ortona	»	77
» Porto Recanati	»	65	» S. Vito Lanciano	»	84
» Potenza Picena	»	56	» Fossacesia	»	92
» Porto Civitanova	»	50	» Torino di Sangro	»	97
» S. Elpidio a Mare	»	44	» Casalbordino	»	104
» Porto S. Giorgio	»	35	» Lebba	»	110
» Pedaso	»	24	» Vasto	»	119
» Cupramarittima	»	16	» S. Salvo	»	125
» Grottammare	»	13	» Montenero P.	»	132
» Sambenedetto del Tronto	»	8	» Termoli	»	145
» Porto d'Ascoli	»	3	» Campomarino	»	152
» Tortoreto Nereto	»	7	» Chieuti Serracap.	»	162
» Tortoreto Spiag.	»	11	» Ripalta	»	173
» Giulianova	»	18	» Poggio Imperiale	»	188
» Montepagano R.	»	27	» Apricena	»	192
» Atri Mutignano	»	36	» S. Severo	»	203
» Silvi	»	43	» Motta di Foggia	»	217
» Montesilvano	»	48	» Foggia	»	231

a pag. 225, fra i nomi di Colli di Monte Bove e Colorno, inserire:

Colonnella (casa cantoniera) . .	141. 29. 15	802	816

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 201-1912.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° maggio 1912 (Parte Seconda) a pag. 7 fra le stazioni di Curinga e Cutro inserire il nome di *Cusano* con le seguenti indicazioni:

B	V	V	71

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione I^a luglio 1908) »;

a pag. 36 inserire fra le stazioni di Curinga e Cutro il nome della fermata di Cusano con le seguenti indicazioni:

Cusano	Venezia-Pontebba Cormons	Venezia (Sez. Venezia)	Udine	50	V	B

a pag. 129 nella tabella (50) inserire il nome della suddetta fermata di Cusano fra le stazioni di Pordenone e Casarsa con le distanze risultanti dal prospetto « Allegato B ».

a pag. 225 fra i nomi delle stazioni di Curinga e di Cutro inserire:

Cusano	79.107.141.29.15	1303	1317

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori, bagagli e cani, nella relativa sede trascrivere il nome di Cusano ed esporre la distanza e l'instradamento regolandosi nei modi seguenti:

Le stazioni situate sulla linea Venezia-Udine-Pontebba-Cormons rileveranno la distanza per Cusano dalla tabella 50 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, già modificata come sopra è detto.

Le altre stazioni della Rete formeranno la distanza per Cusano aggiungendo Km. 9 a quella esposta nei loro prontuari per la stazione di Pordenone o Km. 7 a quella esposta per la stazione di Casarsa e scegliendo la distanza che dal confronto resulterà più breve. L'instradamento da esporsi sarà quello segnato per la stazione di Pordenone, oppure quello segnato per la stazione di Casarsa, più il transito 41, a seconda che l'una o l'altra stazione abbiano servito di base nella formazione della distanza.

Nel fascicolo delle « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° marzo 1911) riportare, nella propria sede, il nome di Cusano e le indicazioni relative all'instradamento ed alla distanza.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 201-1912.*

Distanze chilometriche dalla Fermata di CUSANO alle stazioni sottoindicate:

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Venezia S. Lucia	96	Pasian Schiavonesco	29
Mestre	87	Udine	41
Zellarino	85	Reana del Roiale	51
Marocco	82	S. Pelagio	53
Mogliano	78	Tricesimo	56
Campocroce	76	Tarcento	60
Preganziol	73	Magnano Artegna	64
S. Trovaso	71	Gemona Ospedaletto	70
Treviso	66	Venzone	77
Lancenigo	60	Stazione per la Carnia	82
Spresiano	52	Moggio	87
Susegana	47	Resiutta	90
Conegliano	39	Chiusaforte	98
Pianzano	31	Dogna	103
Orsago	28	Pontebba Stazione	110
Sacile	22	Pontebba Confine	110
Fontanafredda	16	Buttrio	49
Pordenone	9	Manzano	54
Casarsa	7	S. Giovanni Manzano	56
Codroipo	18	Cormons Stazione e Confine	60

Allegato alla Circolare N. 52-1912.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI
al fascicolo: “Norme Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio„

PAGINA	COLONNA	AGGIUNTA O MODIFICAZIONE
3	—	*Nell'Indice cancellare alla Parte III l'indicazione della Ferrovia* Cremona-Borgo S. Donnino.
13	14	*Di fianco al nome della stazione di Aosta aggiungere:* Per i servizi con località alpine, vedi pag. 44.
19	14	*Cancellare l'annotazione di fianco al nome della stazione di Cremona.*
23	4	*Sotto al prezzo di L. 0.20 per i pacchi ferroviali della stazione di Modena (Circolare 40-1912), aggiungere il richiamo (4).*
27	2 e 14	*Dopo Pontecurone per Castelnuovo Scrivia aggiungere:* Pont S. Martin *ed alla colonna 14 indicare:* per il servizio con località alpine, vedi pag. 44.
31	14	*Di fianco al nome della stazione di Sondrio aggiungere:* Gli stessi prezzi sono applicabili ai trasporti provenienti dalla Ferrovia Sondrio-Tirano od in destinazione della medesima.
54	11	*La tassa minima di L. 0.30 per le spedizioni a P. V. di Milano Nord deve essere modificata in L. 0.40.*
67	—	*Cancellare il quadro pei trasporti a domicilio della Ferrovia* Cremona-Borgo S. Donnino.

Ordine di Servizio N. 200. (Servizi VII e XI).

Apertura all'esercizio della Casa cantoniera di Colonnella.

Dal 15 luglio 1912 è aperta all'esercizio la Casa Cantoniera di Colonnella, al Km. 295 + 881, a sinistra della linea Ancona-Castellamare Adriatico, tra le stazioni di Porto d'Ascoli e Tortoreto Nereto, dalle quali dista rispettivamente Km. 3 e Km. 7.

Fino a quando non saranno impiantati i segnali a disco girevole, alla protezione dei treni che faranno fermata in detta località sarà provveduto a cura degli agenti di vigilanza.

La Casa Cantoniera di Colonnella è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e verrà esercitata per mezzo di un guardiano in base agli art. 25 e 31 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni relative, pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909, restando incaricata la stazione di Porto d'Ascoli di provvedere alle scritturazioni ed ai versamenti in conformità alle norme stesse.

Negli Allegati A e B sono indicate le stazioni per le quali la Casa Cantoniera sarà abilitata alla distribuzione di biglietti tanto di corsa semplice che di andata-ritorno, coi relativi prezzi, e le aggiunte che, in conseguenza di quanto sopra, saranno da praticarsi al volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » e nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° maggio 1912 » (parte 2ª).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 201. (SERVIZI VII e XI).

Apertura all'esercizio della fermata di Cusano.

Dal giorno 15 Luglio 1912 sulla linea Udine-Venezia fra le stazioni di Casarsa e di Pordenone è aperta all' esercizio la fermata di Cusano, con:

— fabbricato viaggiatori al Km. 86 + 420 a destra nel senso da Udine a Venezia;

— segnali di protezione: due dischi girevoli, piccolo modello, situati entrambi a sinistra rispetto ai treni cui comandano ed alla distanza di m. 800 dall'asse del F. V.: però la loro posizione normale sarà quella di via libera.

La suddetta fermata è abilitata ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani.

La fermata stessa effettuerà i versamenti alla Cassa Compartimentale di Bologna quattro volte al mese e quindi il nome della medesima sarà da indicarsi nel prospetto allegato all'Ordine di Servizio N. 275-1908 con la lettera F.

Per le scritture concernenti le gestioni valgono le disposizioni contenute nelle « Norme » diramate con l'Ordine di Servizio N. 160 - 1909.

Per le aggiunte da praticarsi nella « Prefazione Generale allo Orario Generale di Servizio 1° Maggio 1912 (Parte Seconda) » nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » e nei prontuari delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori, bagagli e cani, vedansi gli allegati A e B al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 202. (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 145-1912).

I° - *Radiazione della stazione di Desenzano Lago dalla tariffa diretta.* — Secondo venne stabilito con l'Ordine di Servizio N. 155-1912, i trasporti sul tronco Desenzano-Desenzano Lago, dovendo essere tassati in base alle distanze separate, si rende necessario di togliere la stazione di Desenzano Lago dai servizi diretti cui era stata ammessa.

La detta stazione, con validità dal 1° luglio 1912, dovrà quindi essere depennata con tutte le indicazioni che vi si riferiscono, compresa la relativa nota (141) a piè di pagina, dall'elenco delle stazioni italiane, inserito nel fascicolo delle Tariffe per il trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia ed il Belgio (Via Gottardo) del 1° settembre 1900.

Poichè il tronco Desenzano-Desenzano Lago, continua ad essere esercitato dallo Stato, così, non cessa di essere soggetto alla Convenzione internazionale, e perciò, i trasporti in servizio internazionale da e per Desenzano Lago, debbono, dal 1° luglio 1912 in poi, essere trattati a norma di quanto è detto nell'Istruzione per l' eseguimento dei trasporti delle merci da o per l' estero, punto 15-*A* e *B*, comma *b*) per i trasporti in partenza o destinazione delle stazioni di linee soggette alla Convenzione internazionale, *ma non ammesse alle tariffe dirette con l'estero.*

II° - *Ammissione di Genova Molo Vecchio ai servizi internazionali.* — Col 1° luglio 1912 lo scalo di Genova *Molo Vecchio* viene ammesso al servizio cumulativo italo-belga.

Con validità, quindi, da tale data, il detto scalo dovrà essere compreso nell'elenco delle stazioni italiane, inserito nel fascicolo delle Tariffe per il trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia ed il Belgio (Via Gottardo) del 1° settembre 1900, con la medesima distanza da Pino (km. 232) di Genova Piazza Caricamento Calate e col richiamo *e*) alla nota qui appresso, da ag-

giungersi in calce alla rispettiva pagina, di seguito alle altre indicazioni riflettenti il servizio nei vari scali di Genova:

e) *Lo scalo di Genova* MOLO VECCHIO *è abilitato soltanto a ricevere le merci a piccola velocità ordinaria, in arrivo per ferrovia e destinate ad essere imbarcate su navi a vapore (esclusi quindi i velieri) pei porti esteri od insulari italiani, escluse le merci in colli indivisibili di peso superiore a kg. 1500. Il mittente deve indicare sui singoli colli e sulla lettera di vettura, non solo la destinazione di Genova Molo Vecchio, ma anche quella definitiva « oltre mare ». Per la tassazione dei trasporti vedasi l'avvertenza 3-i, a pag. 6 del fascicolo (Prezzi italiani pei servizi internazionali) edito il 1° novembre 1911.*

Il medesimo scalo di Genova Molo Vecchio, dovrà pure essere compreso nella tariffa speciale per le merci in transito e nella tariffa eccezionale N. 7 per olii minerali pesanti (pag.84 e 86 del fascicolo dei « Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ecc. - edizione 1° novembre 1911 », con le medesime indicazioni e con gli stessi prezzi di Genova Piazza Caricamento Calate, nonchè col richiamo (* *) alla seguente nota da aggiungersi in calce alle pagine suaccennate:

(* *) *Circa le sopratasse relative alle operazioni per il passaggio delle merci dal vagone alla nave, vedasi l'avvertenza 3-i, a pag. 6 del presente fascicolo.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 203 (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo Italo-Neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 116-1912)

I° - *Radiazione della stazione di Desenzano Lago dalla tariffa diretta.* — Secondo venne stabilito con l'Ordine di Servizio N. 155-1912, i trasporti sul tronco Desenzano-Desenzano Lago, dovendo essere tassati in base alle distanze separate, si rende ne-

cessario di togliere quest'ultima stazione dai servizi diretti a cui era stata ammessa.

La detta stazione, con validità dal 1° luglio 1912 dovrà quindi essere depennata, con tutte le indicazioni che vi si riferiscono, compresa la relativa nota (16) a piè di pagina, dall'elenco delle stazioni italiane, inserito nel fascicolo delle Tariffe per il Trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia ed i Paesi Bassi (Via Gottardo-Basilea) 1° gennaio 1912.

Poichè il tronco Desenzano-Desenzano Lago continua ad essere esercitato dallo Stato, così non cessa di essere soggetto alla Convenzione Internazionale, e perciò i trasporti in servizio internazionale, da e per Desenzano-Lago, debbono con decorrenza dal 1° luglio 1912, essere trattati a norma di quanto è detto nell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti delle merci da o per l'estero punto 15-*A* e *B* comma *b*) per i trasporti in partenza od in destinazione delle stazioni di linee soggette alla Convenzione internazionale, *ma non ammesse alle tariffe dirette con l'estero.*

II° - *Ammissione di Genova* Molo Vecchio *ai servizi internazionali.* — Col 1° luglio 1912 lo scalo di Genova *Molo Vecchio* viene ammesso al servizio cumulativo italo-neerlandese.

Con validità da tale data, perciò, il detto scalo dovrà essere compreso nell'elenco delle stazioni italiane, inserito nel fascicolo delle « Tariffe per il trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia ed i Paesi Bassi (Via Gottardo-Basilea) del 1° gennaio 1912 », con la medesima distanza da Pino (km. 232) di Genova Piazza Caricamento Calate e col richiamo *e*) alla nota qui appresso, da aggiungersi in calce alla rispettiva pagina, di seguito alle altre indicazioni riflettenti il servizio nei vari scali di Genova.

e) *Lo Scalo di Genova Molo Vecchio è abilitato soltanto a ricevere le merci a piccola velocità ordinaria, in arrivo per ferrovia e destinate ad essere imbarcate su navi a vapore (esclusi quindi i velieri) pei porti esteri od insulari italiani, escluse le merci in colli indivisibili di peso superiore a kg. 1500. Il mittente deve indicare sui singoli colli e sulla lettera di vettura, non solo la destinazione di Genova Molo Vecchio ma anche quella definitiva « oltre mare ». Per la tassazione dei trasporti vedasi l'avver-*

tenza 3-i a pag. 6 del fascicolo « Prezzi italiani pei servizi internazionali - edito il 1° novembre 1911 ».

Il medesimo scalo di Genova *Molo Vecchio* dovrà pure essere compreso nella tariffa speciale per le merci in transito e nella tariffa eccezionale N. 7 per olii minerali pesanti. (Pag. 140 e 141 del fascicolo « Prezzi applicabili per la percorrenza italiana ecc. - edizione 1° novembre 1911) con le medesime indicazioni e con gli stessi prezzi di Genova Piazza Caricamento Calate, nonchè col richiamo (* *) alla seguente nota da aggiungersi in calce alle pagine suaccennate:

(* *) *Circa le sopratasse relative alle operazioni per il passaggio delle merci dal vagone alla nave vedasi l'avvertenza 3-i a pag. 6 del presente fascicolo.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 204. (Servizio VIII)

Servizio diretto italo-francese (P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 84-1912)

In seguito a comunicazioni fatte dalle Ferrovie francesi, si dovranno, a datare dal 20 luglio 1912, ripristinare i prezzi, già soppressi nel 1911, per i foraggi e le paglie in esportazione dalla Francia.

Per conseguenza, nel testo italiano delle « Tariffe pel trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia e la Francia (Paris-Lyon-Méditerranée - edizione 1° gennaio 1907) dovranno essere introdotte le seguenti modificazioni:

Capo II - *Nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità.*

Rimettere nella colonna « spedizioni dalla Francia all'Italia ed in transito della Francia », accanto alle voci 709/714 Fieno ed altri foraggi secchi in balle, 1278/1077 Paglia comune di cereali e di riso, l'indicazione della 3ª serie della tariffa eccezionale N. 30

a Piccola Velocità, indicazione che venne soppressa con l'ordine di servizio N. 300-1911.

Parte II (*B* - Percorrenza estera). *Tariffa eccezionale N. 30 P. V.* — sopprimere le parole « il fieno, i foraggi secchi, la paglia comune di cereali e di riso », aggiunte con l'ordine di servizio N. 300-1911 sopra citato nella intestazione del paragrafo 1, la quale resta, di conseguenza, così formulata: « Merci d'ogni sorta eccettuati gli oggetti d'arte, i colli indivisibili pesanti più di 3 tonnellate, le merci e gli oggetti eccedenti metri 6,50 in lunghezza o metri 2,80 in larghezza od in altezza, nonchè le merci infiammabili, esplodenti o pericolose appartenenti alle categorie 1ª e 2ª ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 205. (Servizio VII e XI)

Attivazione del doppio binario sul tratto Sacile-Pianzano.

Dalle ore zero del 15 luglio 1912 viene attivato il doppio binario sul tratto Sacile-Pianzano della linea Udine-Venezia, e contemporaneamente i segnali di protezione delle stazioni estreme del tratto e della intermedia casa cantoniera di Orsago vengono spostati da destra a sinistra dei treni cui comandano, alla distanza dall'asse del rispettivo F. V. per ciascuno qui di seguito indicato:

Sacile	— disco lato Mestre a	m. 1117
Sacile	— dischetto lato Udine a . . .	» 800
	— » » Mestre a . . .	» 1108
Pianzano	— disco lato Udine a	» 1438

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di loro competenza.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Venezia.*

Ordine di Servizio N. 206. (Servizi VII e VIII).

Abilitazione del " Raccordo Ostiense " al servizio di carico e scarico delle merci a piccola velocità a vagone completo.

(Vedi Ordini di Servizio N. 324, 365 e 401-1911, N. 16, 32, 77 e 142-1912).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 324-1911, si avverte che la facoltà di carico e scarico delle merci al « Raccordo Ostiense » è stata accordata anche alle seguenti Ditte:

BELLUCCI Luigi.
BENSO SIMONI & C.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 207. (Servizi VII e XI).

Attivazione dell'allacciamento della funivia Savona-S. Giuseppe con la linea Torino-Savona.

Dal giorno 25 luglio 1912 sarà attivato l'esercizio del binario di raccordo della stazione di S. Giuseppe funivie della funivia Savona-S. Giuseppe allacciato con la linea Torino-Savona al km. 19 + 637.78 presso la stazione di S. Giuseppe di Cairo, mediante deviatoio incontrato di punta dai treni dispari.

In dipendenza del detto raccordo il segnalamento della stazione di S. Giuseppe di Cairo, verso Savona, venne sistemato nel modo seguente;

per i treni in arrivo da Savona: semaforo ad un'ala di 1ª categoria preceduto a m. 847 da un semaforo di avviso, situato a m. 270 dalla punta del deviatoio di allacciamento ed a m. 300 da quella del deviatoio estremo della stazione;

per le tradotte provenienti dalla funivia: semaforo ad una ala di 2ª categoria situato a m. 247 dalla punta del deviatoio di allacciamento;

per i treni in partenza: semaforo a due ordini di ali situate in precedenza di m. 58 al deviatoio estremo verso Savona; l'ala superiore comanda alle tradotte dirette alla Funivia, l'altra ai treni verso Savona.

Tutti i suddetti segnali sono collocati a destra dei treni cui comandano e sono manovrati mediante lo stesso apparato centrale Saxby alla progressiva km. 19 + 681, dal quale vengono pure manovrati il deviatoio estremo della stazione verso Savona e il deviatoio d'allacciamento e quello attiguo e con esso collegato.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Torino.*

Ordine di Servizio N. 208 (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

Con decorrenza immediata la stazione di « Scicli » viene ammessa al servizio italo-germanico. Pertanto nella tariffa diretta italo-germanica e precisamente a pagina 193 della Parte II-A (Elenco delle stazioni italiane) dovranno essere modificate come appresso le indicazioni previste per la citata stazione:

S	Scicli	—	—	1639	1548	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 209 (Servizio VIII).

Servizio italo-belga-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 19-1912).

Nella tariffa speciale comune pel trasporto a piccola velocità accelerata ed a vagone completo delle derrate alimentari di produzione italiana, in destinazione del Belgio e dei Paesi Bassi (via Gottardo e Brennero), ristampatasi il 1° febbraio 1912, è da apportarsi, con effetto immediato, la seguente modificazione, a pag. 14 della tariffa:

La stazione di « Bruxelles (Allée Verte, Midi, Ovest e Quartier Léopold) loco » deve cambiare il nome in « *Bruxelles* (*Tour e Taxis, Midi, Ovest e Quartier Léopold*) *loco* », mantenendo inalterate tutte le indicazioni relative alle distanze, all'istradamento ed ai prezzi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 210 (Servizio VIII)

Tassazione dei trasporti da e per Desenzano lago.

(Vedi Ordini di Servizio N. 82-1909 e 155-1912).

In seguito ad accordi successivamente intervenuti con l'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda, proprietaria del tronco Desenzano-Desenzano Lago, il capitolo « Viaggiatori » compreso nell'Ordine di Servizio N. 155-1912 è sostituito dal seguente:

« Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordi-
« nari il tronco Desenzano-Desenzano Lago continua ad essere con-
« siderato linea di seconda categoria, ma il relativo percorso non
« dovrà più essere cumulato con quello delle linee dello Stato.

« I biglietti di abbonamento ordinari per l'*intera rete* sono « valevoli per viaggiare anche sul tronco Desenzano-Desenzano « Lago senza aumento di prezzo.

« I biglietti di abbonamento speciali delle serie comprendenti « il Lago di Garda sono valevoli anche per il tronco suddetto col « conseguente aumento di prezzo già disposto con l'Ordine di « Servizio N. 191-1912.

« Per l'applicazione della tariffa dei biglietti ad itinerario « combinabile italiani, è istituita per il tronco Desenzano-Desen- « zano Lago la nuova tratta N. 205-*bis* ai prezzi di:

L. 0.40 per la 1ª classe;
» 0.30 » » 2ª »
» 0.20 » » 3ª »

« I viaggiatori provvisti di biglietti circolari-combinati ita- « liani *che non abbiano specificata nell'itinerario la stazione di* « *Desenzano Lago*, che intendono effettuare in ferrovia il percorso « sul tronco Desenzano-Desenzano Lago, devono venire assogget- « tati al pagamento del prezzo corrispondente a tariffa generale ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 211. (Servizio VIII).

Servizio diretto merci italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 202-1912).

Con validità dal 1° luglio 1912 nel fascicolo delle Tariffe pel trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia ed il Belgio (via Gottardo) edizione 1° settembre 1900, sono da inserirsi rispet-

tivamente a pag. 182 e 183, i seguenti prezzi per trasporti di vetro greggio:

		Tariffe eccezionali N.	
		4-a	15
Hansbeke	Pino.	5.51	3.75
	Chiasso.	5.78	3.94

Nel medesimo fascicolo, con validità immediata, introdurre le seguenti modificazioni:

A pag. 91 - cancellare Bruxelles Allée Verte, con tutte le indicazioni che vi si riferiscono, compresa la nota relativa a piè di pagina.

A pag. 95 - sopprimere il richiamo (4) posto a fianco di La Louvière (Bouvy).

A pag. 96 - modificare come appresso le abilitazioni di Louvain (Bassin):

(20) Questa stazione è abilitata:

a) ai trasporti a P. V. destinati all'imbarco, restando inteso che per le spedizioni di peso inferiore a 1500 kg., viene percepita una tassa supplementare, calcolata secondo è detto nell'avvertenza (*) a pag. 165;

b) alle spedizioni soggette al regime doganale;

c) alle spedizioni per gli stabilimenti raccordati (v. avvertenza (*) a pag. 165).

A pag. 98 - Fare la seguente aggiunta alle abilitazioni di Nieuport (Bassin) (26):

« Le spedizioni di peso inferiore a 1500 kg. sono soggette ad una tassa supplementare, calcolata secondo è detto nella avvertenza (*) a pag. 165 ».

A pag. 98 - Aggiungere nella rispettiva sede:

E Ostende (Quai) (28) . . . . Ostende (station) local.
E Ostende (Avant-Port) (transit) (28). . Ostende (transit).
E Ostende (Avant-Port) (local) (28) . . Ostende (station) local.
E Ostende (Entrepôt) (28) . . . . . . »

A pag. 98 - Modificare come in appresso le abilitazioni di servizio dei vari scali di Ostende:

(28) *Ostende* - Sono assegnati a questa stazione i trasporti a grande e piccola velocità del servizio locale.

Ostende (Bassin) - Sono assegnate a questo scalo:

Le spedizioni a carro completo per l'esportazione marittima.

Le spedizioni in destinazione del raccordo delle officine a gas della città di Ostenda.

I trasporti a carro completo di materiali destinati ai lavori di riparazione, miglioramento ed estensione degli impianti marittimi del porto di Ostenda e di cui l'Amministrazione autorizza lo scarico a determinate condizioni.

Ostende (Chantier). Questa stazione è esclusivamente adibita ai prodotti destinati a subire una preparazione nel cantiere di *créosotage*, nonchè ai materiali e materie che servono a tale operazione.

Le spedizioni di peso inferiore a 1500 kg. sono soggette ad una tassa supplementare, calcolata secondo è previsto nell'avvertenza (*) a pag. 165.

Ostende (Quai). Questa stazione ricarteggia al passaggio le spedizioni che si scambiano fra il Continente e l'Inghilterra via

Ostende-Douvres, che per una circostanza qualsiasi non siano state carteggiate direttamente.

Ostende (Avant-Port). Questo scalo comprende i binari che fanno capo ai punti d'imbarco dei battelli di Londra (General steam Navigation Company) e Ostende-Tilbury (Docks) Société Cockerill .

Lo scalo medesimo è adibito:

1° alle spedizioni a carro completo per l'esportazione marittima;

2° alle spedizioni di merci senza condizione di peso che si esportano coi battelli suddetti;

3° alle spedizioni a carro completo, di merci per l'esportazione marittima e di merci del traffico locale.

Ostende (Entrepôt). Sono assegnate a questo scalo le spedizioni soggette al regime doganale, che devono essere immagazzinate nell'*Entrepôt* e sue dipendenze.

A pag. 165 - Aggiungere la seguente avvertenza:

(*) Le merci in provenienza o destinazione dei binari di raccordo privati, spedite in quantità inferiore a 1500 kg. sono generalmente soggette ad una tassa supplementare uguale alla differenza fra la tassa normale per il peso della merce consegnata per il trasporto e quella della tariffa corrispondente a 1500 kg. Questa tassa supplementare, che non può essere superiore a 3 franchi, è sempre riscossa dallo stabilimento raccordato.

Le spedizioni di imballaggi usati, che richiedono l'impiego esclusivo di un vagone, sono esenti dalla tassa supplementare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 212. (Servizio VII).

Servizio di corrispondenza per le merci con la tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore.

(Vedi Ordine di Servizio N. 313-1911).

Il passaggio sulla Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore dei carri ferroviari e assimilati di cui al punto 16 dell'Ordine di Servizio N. 313-1911 è limitato per ragioni tecniche d'armamento ai carri di portata non superiore alle 12 tonnellate.

Ferma quindi la continuazione del servizio di corrispondenza con la predetta Tramvia, con le sole esclusioni di cui al punto 14 del citato Ordine di Servizio, le stazioni dovranno procurare, in quanto possibile, di utilizzare per i trasporti a carro completo in destinazione di stazioni della Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore dei carri non eccedenti la portata suaccennata.

Resta però inteso che la limitazione di cui trattasi non implica affatto che debbano essere escluse dal servizio di corrispondenza le spedizioni di peso superiore alle 12 tonnellate, e che non possano essere impiegati, pei trasporti destinati alla Tramvia, dei carri di portata superiore alle 12 tonnellate, dappoichè, in tali casi, i trasporti hanno ugualmente corso, mediante trasbordo alla stazione di scambio, da effettuarsi a cura della Tramvia.

In relazione a quanto sopra sarà da introdursi la seguente annotazione nell'Ordine di Servizio N. 313-1911 e nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza:

« Sono ammessi al passaggio sulla tramvia Borgo S. Donnino-
« Salsomaggiore soltanto i carri aventi la portata non superiore a
« 12 tonnellate. Le merci caricate in carri di portata superiore
« vengono trasbordate alla stazione di scambio ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 213 (Servizio VIII).

Servizio diretto italo-francese (oltre la P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 309-1911)

A datare dal 1° agosto 1912 nella tariffa eccezionale N. 6 a Piccola Velocità del servizio diretto italo-francese (oltre la Rete P. L. M.) vengono introdotti, per le stazioni sotto indicate, i prezzi per i trasporti di canapa maciullata e stoppa in partite di almeno dieci tonnellate o paganti le tasse per tale peso minimo. Pertanto, dalla data suddetta, alla pagina 86 del testo italiano (edizione 1° gennaio 1911) dovranno, per le seguenti stazioni, annullarsi e sostituirsi i prezzi con quelli rispettivamente indicati.

Dalle seguenti Stazioni Italiane ai contro indicati transiti o viceversa		PREZZO per quintale
Aversa	Ventimiglia	4.06 2.83 (*)
	Modane	4.42 3.18 (*)
	Iselle	4.37 3.14 (*)
	Pino	4.29 3.06 (*)
Bari	Ventimiglia	4.71 3.47 (*)
	Modane	4.71 3.48 (*)
	Iselle	4.46 3.23 (*)
	Chiasso	4.18 2.94 (*)

Dalle seguenti Stazioni Italiane ai contro indicati transiti o viceversa		PREZZO per quintale
Casalnuovo	Ventimiglia	4.08 2.85 (*)
	Modane	4.44 3.20 (*)
	Iselle	4.39 3.16 (*)
	Chiasso	4.31 3.08 (*)
Caserta	Ventimiglia	4.01 2.78 (*)
	Modane	4.37 3.14 (*)
	Iselle	4.33 3.09 (*)
	Pino	4.25 3.01 (*)
Frattamaggiore Grumo	Ventimiglia	4.08 2.85 (*)
	Modane	4.44 3.20 (*)
	Iselle	4.39 3.16 (*)
	Pino	4.31 3.08 (*)
Napoli Centrale	Ventimiglia	4.12 2.88 (*)
	Modane	4.47 3.24 (*)
	Iselle	4.43 3.19 (*)
	Pino	4.35 3.11 (*)

Dalle seguenti Stazioni Italiane ai contro indicati transiti o viceversa		PREZZO per quintale
Sarno	Ventimiglia	4.14 2.90 (*)
	Modane	4.49 3.26 (*)
	Iselle	4.45 3.21 (*)
	Pino	4.37 3.13 (*)

(*) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni di almeno dieci tonnellate per vagone o paganti le tasse per tale peso minimo.

N. B. — Avvertesi che i prezzi suddetti sono soggetti agli aumenti delle varie quote di diritto fisso, di cui il secondo foglio di « Modificazioni ed aggiunte alla tariffa diretta a Piccola Velocità tra l'Italia e la Francia (da e per oltre la rete P. L. M.) », andato in vigore dal 2 maggio 1911.

Contemporaneamente viene esclusa dallo stesso servizio diretto la stazione di Desenzano-Lago. Pertanto, a pagina 61 della detta edizione italiana dovrà dall'elenco delle stazioni depennarsi il nome relativo, riportando la corrispondente nota (4) accanto a quello della stazione di Desenzano, che immediatamente lo precede nella nomenclatura.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 51. (Servizio VIII)

Furgoni vuoti di ritorno e furgoni spediti vuoti a prendere carico.

(Vedi Istruzione N. 5-1907 dell'ex Servizio IX)

Si è constatato che non tutte le stazioni applicano con giusto criterio le disposizioni della tariffa 111 serie E, riguardanti i trasporti di furgoni vuoti di ritorno o spediti a prendere carico.

A schiarimento, perciò, di tali disposizioni si fa presente quanto appresso.

Pei furgoni vuoti di ritorno è da applicarsi il prezzo di L. 0,206 per furgone e per chilometro qualunque sia la portata del carro impiegato, più il diritto fisso di L. 1,545 per furgone, qualora siano per essi osservate le stesse condizioni e norme stabilite dall'art. 68 delle tariffe, cioè, quando, *entro quattro mesi*, siano rispediti vuoti, per la stessa via che nell'andata, dalla stazione d'arrivo e dalla persona che li ha ricevuti carichi di masserizie o di mobilia usata alla stazione ed alla persona da cui furono spediti *scortati dal prescritto Mod. I-459* (certificato di arrivo pei furgoni). Quelle stazioni che eventualmente fossero sprovviste del detto mod. I-459, saranno tenute ad indicare sulla lettera di porto della spedizione di ritorno gli estremi relativi al trasporto a carico (numero e data della spedizione, stazione di origine, nome del mittente).

Ai furgoni vuoti spediti a prendere carico il prezzo di L. 0.206 per furgone e per chilometro, oltre il diritto fisso di L. 1,545 per furgone, si applica, invece, solo in via di rimborso e quando, *entro un mese*, vengano rispediti carichi di mobilia usata o di masserizie, per la stessa via che nell'andata, alla stazione ed alla persona da cui furono spediti vuoti.

Perciò a questi furgoni non deve mai essere applicato dalle stazioni il prezzo di L. 0,206 per vagone e per chilometro, ma bensì quello previsto dall'art. 72 delle tariffe, coll'aumento di un ottavo per ogni tonnellata in più di portata, quando, per la lunghezza dei furgoni, si renda necessario l'impiego di carri di por-

tata superiore ad otto tonnellate o, quando, tali carri siano chiesti dagli speditori.

Ai furgoni vuoti lunghi oltre m. 7, tanto se di ritorno, quanto se spediti a prendere carico, sono sempre da applicarsi i prezzi stabiliti dall'art. 72 delle tariffe. Per i furgoni, però, che non superino la lunghezza di metri 7,20, *caricati in un solo carro*, dovrà essere applicato, in relazione a quanto fu stabilito con la circolare N. 83-1910, una sola volta il prezzo proporzionale fissato dall'articolo stesso, anzichè due volte.

Nessuna riduzione è accordata sui prezzi fissati dal ripetuto art. 72 ai furgoni che abbiano servito o che debbano servire al trasporto di altre merci, che non siano masserizie o mobilia usata.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 52 (Servizio VIII).

Trasporti a domicilio.

Nel fascicolo: « *Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio,* edizione aprile 1912 », dovranno essere introdotte le varianti contenute nell'elenco allegato.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Istruzione N. 6. (Servizi II e VI).

Oggetti di consumo da tenersi in speciale evidenza nei riguardi dei consegnatari.

A completamento delle comunicazioni di cui le Istruzioni N. 8-1909 e N. 3-1910 dei Servizi II e VI si pubblica qui allegato, sub. A, l'elenco degli oggetti classificati di consumo nel Catalogo

provvisorio di materiali ed oggetti di scorta Magazzini, Edizione 1910, o successivamente, e degli oggetti di cancelleria che dovranno essere registrati dagli uffici a sola quantità, quando ne sia riconosciuta necessaria la fornitura, ritirandone ricevuta dagli agenti ai quali vengono consegnati.

Coll' occasione nell' allegato B alla presente istruzione, si pubblica l'elenco degli oggetti, pure considerati di consumo nel Catalogo suddetto, o di cancelleria, dei quali deve ritenersi soppresso l'uso.

Si conferma poi che le richieste di cui l'elenco sub A devono essere presentate separatamente da quelle riguardanti gli altri oggetti di consumo o di cancelleria.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Termini per la resa delle spedizioni a G. V. - Decorrenza delle due ore di cui all'articolo 60 delle Tariffe e Condizioni di trasporto - Significato delle parole *termini di resa e termini di riconsegna* - Inscindibilità ed insindacabilità dei termini di resa (Art. 131 Tariffe).

Le due ore contemplate dall'articolo 60 *Tariffe, costituiscono un termine parziale da sommarsi, agli effetti di stabilire il tempo prefisso dalla legge per lo eseguimento dei trasporti a G. V., agli altri due termini contemplati dagli articoli* 57 *e* 58 *delle Tariffe, e decorrono quindi dalla scadenza di tali due termini, vale a dire dall'arrivo regolamentare della merce, e non dall'arrivo effettivo, reale di essa.*

Le espressioni termini di resa *e* termini di riconsegna, *hanno lo stesso significato e servono ad indicare il tempo concesso dalla Legge al vettore ferroviario, per l'eseguimento del contratto di trasporto.*

Il principio sancito dall'art. 131 *delle Tariffe dell'inscindibilità ed insindacabilità dei termini di resa, è di rigore, e non ammette eccezioni e distinzioni fra termini e termini.*

CORTE DI CASS. ROMA, (Sezioni unite) - 30 marzo-27 aprile 1912 — Ferrovie dello Stato c. Barbiani.

IN FATTO

Alle ore 10,30 del 25 maggio 1906, furono spedite da S. Sepolcro a Roma 32 ceste d'agnelli macellati del peso di Kg. 1549 a Barbiani Riccardo e fu questi telegraficamente avvisato che la merce sarebbe arrivata a destinazione lo stesso giorno col treno N. 337 in partenza da S. Sepolcro alle ore 11,30.

Il Barbiani all'arrivo di detto treno ed all'arrivo del treno successivo si recò alla stazione di Roma-Termini, fece richiesta della merce, ma gli fu risposto dagli agenti ferroviarii che non era ancora arrivata.

Uguale risposta venne al medesimo data il giorno successivo 26 maggio e dopo l'arrivo di altri treni.

Indi alle ore 17 del detto giorno 26, la merce venne messa a disposizione del Barbiani, il quale ebbe a constatare che le ceste erano arrivate in stazione la precedente sera, e, prevedendo un deperimento della merce data la specie di essa e la lunga sosta in un ambiente chiuso e caldo, richiese invano la presenza del gestore per gli accertamenti a norma dell'art. 135 delle Tariffe, fece procedere per proprio conto da due periti alle constatazioni necessarie.

I periti accertarono un'avaria per la somma di lire 1041,75. Il Barbiani, ritenendo che l'avaria era dovuta alla sosta della merce nella stazione di Roma per circa 24 ore; che la Ferrovia aveva l'obbligo di consegnarla non più tardi di due ore dall'arrivo del treno (al che si sarebbe potuto adempiere avendone egli fatta richiesta al giungere del treno e prima che fosse chiuso l'Ufficio degli svincoli) e che quindi la Ferrovia era responsabile del danno, la convenne davanti il Pretore del 3° Mandamento di Roma ad oggetto che fosse condannata al pagamento della cennata somma di lire 1041,75 a titolo di risarcimento.

La convenuta resistendo alla domanda, dedusse che il termine di due ore di cui all'art. 60 delle Tariffe, invocato dall'attore, rientra nel termine di resa, che, cumulati i termini di cui gli art. 57, 58 B) e 60, cioè 18, 24, 2 ore si aveva un termine inscindibile di ore 44; che la consegna della merce si era fatta dopo

ore 30 1/2 e che quindi non poteva pretendersi il risarcimento del danno, derivato dalla natura della merce, una volta che i rischi per tutto il termine di resa stavano a carico del mittente ai sensi dell'art. 130 delle Tariffe.

Il Pretore adito con sentenza del 24 dicembre 1907 ritenne che il destinatario, a termine dell'art. 60 ha diritto alla consegna della merce non più tardi di ore due dal suo arrivo, nonostante che per gli art. 57 e 58 delle Tariffe competesse alle Ferrovie il termine di resa di 42 ore, che le ceste erano giunte la sera del 25 ed erano state messe a disposizione del Barbiani la sera del 26, nonostante le insistenti richieste di lui, che non poteva applicarsi l'art. 7 delle tariffe speciali, perchè era manifesta la colpa dell'Amministrazione e dei suoi impiegati che non si avvidero dell'arrivo della merce reiteratamente reclamata dal Barbiani, e, mancando la prova dell'entità del danno e della misura del risarcimento fece obbligo all'attore di istruire la causa in tale senso e rimise le parti a udienza fissa davanti a se stesso.

Tale sentenza venne confermata in appello dalla sentenza del Tribunale di Roma del 23 luglio 7 agosto stesso anno.

Avverso cotesta sentenza la Ferrovia produsse ricorso per Cassazione affidandolo a 4 mezzi e questo Supremo Collegio con sentenza del 1-12 dicembre 1908 accolse i primi due mezzi e dichiarò assorbiti gli altri due e cassò la sentenza e rinviò la causa al Tribunale di Velletri, stabilendo che il termine di resa di cui gli art. 57, 58 *b*) e 60 delle tariffe è unico e inscindibile e che il termine delle 2 ore di cui all'art. 60 per mettere le merci in arrivo a disposizione del destinatario, si riferisce all'arrivo di diritto e non all'arrivo di fatto.

E il Tribunale di rinvio con sentenza del 29 dicembre 1909-2 gennaio 1910, rigettò l'appello della Ferrovia, ritenendo, contrariamente alla massima stabilita da questo Supremo Collegio, che il termine di due ore, di cui all'art. 60 va computato non dall'arrivo regolamentare, ma dall'arrivo reale della merce.

Contro tale sentenza ha prodotto ricorso per Cassazione la Ferrovia per due mezzi che si riassumono in questo che cioè il Tribunale ritenendo che il termine di resa comprese le due ore per la riconsegna della merce, non è unico, inscindibile e insinda-

cabile, si è messo in contraddizione della precedente sentenza di questo Supremo Collegio, violando gli art. 57, 58, 60, 88, 120 bis e 131 delle Tariffe e Condizioni per i trasporti in relazione anche all'art. 1174 cod. civile e 70 della legge 7 luglio 1907.

Osserva:

IN DIRITTO

che i due mezzi del ricorso delle Ferrovie dello Stato sono quelli stessi mezzi che vennero accolti con la precedente sentenza di questo Supremo Collegio e si riferiscono ad una unica questione, prettamente giuridica, se cioè il termine di resa, di cui negli art. 57 e 58 *b*) e 60 delle Tariffe e Condizioni di trasporto, sia unico, inscindibile e insindacabile, comprese in esso le due ore, di cui all'art. 60, le quali debbono computarsi dall'arrivo *di diritto,* non dall'arrivo di *fatto* della merce come disse questo Supremo Collegio, ovvero il termine delle due ore sia indipendente ed autonomo e prescinde dal precedente tempo, indicato per la esecuzione del contratto di trasporto e si computi dall'arrivo, non *regolamentare* ma reale della merce, come ha ritenuto il Tribunale di rinvio, mettendosi in contraddizione con la sentenza pronunciata nella stessa causa e tra le stesse parti da questo Supremo Collegio. La questione deve risolversi dalle Sezioni Unite ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 547 del codice di procedura civile.

E riesaminata la questione, le Sezioni Unite devono riconoscere la perfetta esattezza giuridica della massima stabilita dalla Sezione civile di questa Corte, contro la quale non si è addotto alcun nuovo argomento solido e resistente.

Per vero, che il termine di resa sia unico, inscindibile e insindacabile, è stabilito testualmente dall'art. 131 delle Tariffe, in cui sotto l'epigrafe: « calcolo dei termini di resa » è letteralmente scritto:

« *I termini di resa delle spedizioni si calcolano nel loro complesso e sono inscindibili, senza che si debba render conto dell'impiego di quelli parziali che li compongono* ». Questo precetto è così assoluto, nel senso che il tempo necessario per la esecuzione

del contratto di trasporto sia unico, inscindibile e insindacabile, da comprendere anche gli eventuali, speciali termini suppletivi. E per eliminare i dubbi che tali termini suppletivi non s'intendessero compresi nell'unico inscindibile e insindacabile termine di resa, il citato articolo ha aggiunto: « I termini prescritti per richieste di vagoni, preavviso di spedizione o per effettuare il carico da parte dello speditore ed altri simili termini suppletivi, sono computati, ove d'uopo, in aumento di quelli normali di resa ».

Dunque per norma generale, i termini parziali sono indicati nelle tariffe al solo scopo della formazione del termine totale, in cui deve avevnire la resa della merce ed il vettore ferroviario non deve rispondere di ciascuna frazione di tempo, chè concorre a formare il termine totale, ma soltanto del termine totale, che è conseguentemente quello regolarmente simultaneamente contrattuale nella sua totalità.

I termini parziali di cui parla il detto art. 131 sono appunto quelli di cui agli art. 57, 58 e 60, e non vi ha una ragione positiva e convincente per escluderne le due ore, di cui all'art. 60, sol perchè questo ultimo articolo si esprime così: Le spedizioni a G. V. sono messe a disposizione dei destinatarii in stazione non più tardi di 2 ore dal loro arrivo ».

Il negare a queste due ore il carattere di termine parziale, compreso nella disposizione dell'art. 131, il volerlo ritenere come un termine a sè autonomo ed indipendente dall'unico termine di resa, come una frazione di tempo che abbia vita sua propria che comincia dall'arrivo reale ed effettivo della merce in stazione, è arbitrario, e non è sorretto nè dalla lettera nè dallo spirito della legge.

Termine di resa equivale a termine di riconsegna, perchè rendere significa restituire, dare ad altrui ciò che si è da lui avuto in consegna, riconsegnare.

La *resa* della merce non si concepisce come fatto distinto o diverso dalla riconsegna.

Perciò il su citato art. 131 va letto nel senso che il termine di riconsegna delle spedizioni si calcola nel suo complesso ed è insindibile senza che si debba render cont odell'impiego delle frazioni di tempo che lo compongono.

In conseguenza tutto il tempo regolamentare che precede la riconsegna, va computato nel termine. E se le due ore di cui all'art. 60 sono una frazione del tempo regolamentare anteriore alla consegna, *devono* necessariamente calcolarsi nell'unico termine, che resta sempre tutto intero regolamentare, come quello che costituisce un patto del contratto di trasporto.

Il ridetto art. 131 va messo in relazione con gli art. 397 e 403 del codice di commercio. Il vettore deveeseguire l'assunta obbligazione del trasporto nel termine stabilito, ed il termine stabilito è quello della riconsegna della merce, come lo chiama lo art. 397 a cui si riporta l'art. 403 del cod. di Comm. nel discorrere della responsabilità del vettore pel caso di ritardo nella esecuzione del trasporto oltre il termine stabilito, che è appunto quello della *riconsegna* delle cose trasportate.

L'art. 131 non ha avuto altro scopo che quello di dare una norma intorno al calcolo del tempo in cui deve eseguirsi il contratto di trasporto, e quindi nel parlare di termine di resa non ha potuto alludere ad altro che al termine della riconsegna. Quindi è chiaro che la norma della inscindibilità ed insindacabilità del termine racchiusa nell'art. 131, comprende il termine delle due ore prescritte per la riconsegna a destinazione dall'art. 60.

Queste due ore, dice l'art. 60, saranno computate dall'arrivo della merce, perchè le spedizioni a G. V. sono messe a disposizione die destinatarii in stazione non più tardi di due ore dal loro arrivo. Se a queste parole si dà il significato di arrivo reale ed effettivo della merce in stazione, come ha ritenuto il Tribunale di rinvio, si viene a stabilire una eccezione alla norma dell'inscindibilità ed insindacabilità del termine, che è generale ed applicabile a tutti i termini parziali, mentre manca una deroga speciale pel termine delle due ore. Quindi l'*arrivo* di cui all'art. 60 non può essere altro che l'arrivo legale o normale o regolamentare.

E concorre a cotesta soluzione anche il disposto dell'art. 120 bis delle tariffe in forza del quale, quando i termini di resa sono aumentabili nei casi indicati nell'articolo stesso, il termine delle due ore di cui all'art. 60, dev'essere computato dall'ora d'arrivo in base al termine di resa, il che significa ora dell'arrivo legale o normale o regolamentare, non dell'arrivo reale o effettivo,

Inoltre lo spirito della legge, quale si rileva dalle disposizioni concordate tra loro delle tariffe ferroviarie, è questo, che i termini parziali in tanto sono indicati, in quanto servono a stabilire un termine totale entro il quale si deve eseguire il contratto di trasporto, ma non costituiscono tanti impegni separati o distinti verso i destinatarii delle merci spedite. L'Amministrazione ferroviaria è tenuta ad osservare il termine totale e non può essere sindacata nell'adempimento di ciascun termine parziale.

Questi ultimi termini sono nel suo interesse suscettibili di compensazione l'uno con l'altro e non si può addebitare all'Amministrazione alcun ritardo nella esecuzione del contratto di trasporto, se la merce è messa a disposizione del destinatario nel termine intero prescritto, quantunque qualche termine parziale non fosse stato osservato.

La riconsegna della merce al destinatario non è possibile se non mediante lo scarico, che deve portarla nei luoghi destinati per la consegna stessa (art. 69) e per queste operazioni l'art. 60 aggiunge due ore ai termini degli art. 57 e 58 le quali due ore non sono altro che il necessario prolungamento del termine di resa per l'adempimento della obbligazione della riconsegna a destinazione, e non possono essere da esso termine considerate come distaccate e autonome senza sconoscere la norma generale ed assoluta dell'art. 131, in cui è stabilito che il vettore non deve rendere conto dei termini parziali che compongono il termine intero, al quale termine intero, cioè termine di resa o termine della riconsegna, allude l'art. 139 delle Tariffe, che discorre dei diritti spettanti al mittente o destinatario, quando la merce non è consegnata nel termine di resa. Ed è notevole che il detto art. 139 ha per titolo: « *Indennizzo sui ritardi alla riconsegna delle cose trasportate a grande e piccola velocità* » mentre il suo disposto comincia così: *Trascorso il termine di resa senza che questa abbia avuto luogo ecc.* E ciò è una altra riprova, se pur ve ne fosse bisgno, che, per le tariffe, come secondo il significato comune delle parole *resa* e *riconsegna* sono sinonime che termine di resa è la stessa cosa che termine di riconsegna a destinazione e che se le due ore, di cui all'art. 60 servono per effettuare la consegna a destinazione, fanno parte inscindibile del termine di resa e smentisce la distinzione che vuol

fare il resistente, il quale crede che la resa sia il trasporto della merce al luogo di destinazione, mentre la riconsegna consisterebbe nel mettere la merce a disposizione del destinatario. Questa distinzione, oltre all'essere resistita dalla lettera delle Tariffe, non può incontrare il suffragio della legge, perchè il trasporto della cosa al luogo di destinazione non ha per sè solo alcuna importanza in rapporto all'esecuzione del contratto di trasporto, se non si tien conto dell'ulteriore tempo necessario per le operazioni dello scarico e del trasporto della cosa al luogo dove si deve effettuare la consegna. Quindi l'arrivo in stazione della locomotiva non può mai considerarsi come compimento del termine per l'adempimento del contratto di trasporto, se per tale adempimento occorre ancora un tempo posteriore, necessario per altre operazioni indispensabili all'adempimento medesimo.

L'errore di voler fare una distinzione tra la *resa* e la *riconsegna* ha indotto a ritenere d'indole eccezionale le disposizioni degli art. 58 lettera *b*) Capo 2 e dell'art. 70 lettera *e*) 5 alinea. Nell'uno riguardante le spedizioni a G. V. è detto che, quando i trasporti debbono essere consegnati a domicilio, ai termini di resa si aggiunge il termine occorrente a tale consegna e nell'altro, concernente le spedizioni a piccola velocità, è stabilito che per la consegna a domicilio, ai termini di resa si aggiunge il tempo occorrente per la consegna. Ma invece, coteste disposizioni non sono eccezioni, ma contengono l'attuazione della regola che il termine per la esecuzione del contratto di trasporto deve comprendere tutto il tempo necessario ad effettuare la consegna e quindi anche quello posteriore all'arrivo del treno in stazione, e per le merci spedite a G. V. anche quando non si devono consegnare a domicilio, occorre pure un certo tempo per metterle a disposizione del destinatario.

Quest'ultimo tempo per rapporto alla esecuzione del contratto, non è d'indole diversa da quello del tempo del trasporto della merce dal luogo di arrivo del treno al luogo del domicilio. E, mentre non ha importanza rispetto all'unicità del tema di riconsegna, il riguardo speciale alla sollecitudine della riconsegna per cui le tariffe hanno imposto due ore per mettere a disposizione del destinatario la merce spedita a G. V., dallo stesso art. 58 lett. *b*)

capo 2° si deduce una illazione contraria all' assunto del resistente.

Se, come il resistente stesso conviene, nella spedizione delle merci a grande velocità, il tempo occorrente alla consegna a domicilio, non è che un prolungamento del termine di resa, e ad esso si deve cumulare, ne deriva che in tale caso, non è l'arrivo reale, ma l'arrivo regolamentare della merce, quello a cui deve aversi riguardo. E non vi è alcuna ragione per fare un trattamento diverso a cose identiche e cioè computare il tempo necessario per la riconsegna a domicilio, dall'arrivo regolamentare, mentre nell'uno e nell'altro caso la spedizione è fatta a G. V. e vi ha un eguale interesse alla sollecitudine della riconsegna. Il non volersi dal mittente la riconsegna a domicilio, ma in istazione, se pur può interpretarsi per un interesse ad ottenere più presto la merce, il che veramente è incerto, non è una ragione per differenziare il sistema del computo del termine della riconsegna nell'un caso da quello dell'altro.

E neppure dall'art. 88 delle Tariffe, come ha ritenuto la sentenza impugnata, può dedursi che il termine delle due ore, di cui all'art. 60, sia autonomo.

Come l'art. 60, così l'art. 88, prescrive il termine parziale di due ore, l'uno dall'arrivo della merce, l'altro dall'arrivo del convoglio.

La questione, quindi, si presenta identica per la interpretazione di entrambi gli articoli. E dato pure, come ben osserva la ricorrente, che all'*arrivo del convoglio* possa attribuirsi un senso diverso da quello dell'*arrivo della merce*, se pur vuolsi ritenere che, a cagione della speciale natura delle cose trasportate (bestiame sciolto) siasi prescritto nell'un caso un termine autonomo, in deroga dell'art. 131 (il che per altro non ha vera e propria consistenza nella parola espressa dalla legge) tale autonomia non si può, essendo d'indole eccezionale, estendere al caso diverso di trasporto di merci, quantunque soggette a deperimento.

Sebbene per la natura della merce un ambiente chiuso e caldo conferisse alla più facile avaria, l'Amministrazione ferroviaria aveva facoltà di non consegnarla prima della scadenza dei termini parziali di cui agli art. 57 e 58 *b*) e cioè prima del decorri-

mento delle ore 42, cumulo delle ore 18 di cui all'art. 57 più ore 24 di cui all'art. 58 *b*), come conviene lo stesso resistente ammettendo che questi due termini sono senza dubbio inscindibili e insindacabili.

Se sino all'ultima di queste 42 ore la ferrovia poteva non consegnare la mrece, e trattenerla in una qualunque stazione precedente a quella di arrivo, senza obbligo di rendere conto al destinatario di tale termine, e se la merce è stata messa a disposizione del destinatario prima del decadimento di dette 42 ore è assurdo pretendere che vi sia stato, ai sensi del contratto, ritardo nella esecuzione della obbligazione di trasporto e di riconsegna.

Se la Ferrovia avesse trattenuta la merce durante le 42 ore in una stazione intermedia del percorso ferroviario, non avrebbe dovuto rendere alcun conto al destinatario, essendo cosa che rientrava nella sua facoltà e non deve renderne conto, nè può parlarsi di ritardo, se la merce, invece che in una stazione precedente si è trattenuta alla stazione di arrivo. Quindi anche senza cumulare le 2 ore di cui all'art. 60, non si può ascrivere alla Ferrovia, un ritardo nella esecuzione del contratto di trasporto, se essa aveva certamente a sua disposizione il termine di 42 ore, inscindibile e insindacabile, ed ha messo la merce a disposizione del destinatario in ore 30 e minuti 30.

Quindi deve cassarsi la sentenza denunciata e rinviare la causa ad altro Tribunale, il quale provvederà anche sulle spese di questa sede.

P. q. m. la Corte cassa la sentenza del Tribunale di Velletri del 29 dicembre 1909 - 25 gennaio 1910 e rinvia a termini dello art. 547 del cod. di proc. civ. la causa al Tribunale di Frosinone che giudicherà anche sulle spese.

Errata-corrige

Variazioni da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Si avverte che **Vanni** Pilade, Capo stazione di 3° gr., Stazione Civita Castellana, è stato nominato *rappresentante* e non *delegato* come erroneamente fu esposto nel Bollettino N. 28.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO V - N. 30

25 LUGLIO 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, luglio 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 214-1912.

SOCIETÀ TRAMVIE VICENTINE

Anonima - Sede in Vicenza — Capitale L. 3.000.000 interamente versato

Tramvia a vapore BASSANO-VICENZA-MONTAGNANA

DIREZIONE DELL' ESERCIZIO: VICENZA

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate			Distanze in km. dalla stazione di scambio di	
		Grande velocità	Piccola velocità ordin.	Veicoli e Bestiame	Vicenza	Montagnana
Laghetto	Vicenza-Bassano	G.	P.	V. B.	5	—
Polegge-Panna	id.	G.	P.	V. B.	6	—
Povolaro	id.	G.	P.	V. B.	11	—
Sandrigo	id.	G.	P.	V. B.	16	—
Longa	id.	G.	P.	V. B.	21	—
Marostica	id.	G.	P.	V. B.	28	—
Marsano	id.	G.	P.	V. B.	31	—
Debba	Vicenza-Montagnana	G.	P.	V. B.	11	36
Longare	id.	G.	P.	V. B.	14	34
Ponte di Castagnero	id.	G.	P.	V. B.	19	29
Ponte di Barbarano	id.	G.	P.	V. B.	24	23
Barbarano	Ponte di Barbarano-Barbarano	G.	P.	V. B.	28	27
Ponte Botti-Albettone	Vicenza-Montagnana	G.	P.	V. B.	28	19
Noventa Vicentina	id.	G.	P.	V. B.	36	11
Poiana Maggiore	id.	G.	P.	V. B.	40	7

Sono escluse dal servizio di corrispondenza:

a) le spedizioni fra le stazioni della Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana e le stazioni di Vicenza e di Montagnana delle F. S.;

b) le spedizioni fra le stazioni di Bassano, Vicenza e Montagnana delle Tramvie e le stazioni delle F. S.;

c) le spedizioni dalla stazione di Montagnana delle F. S. alle stazioni delle F. S. oltre Vicenza e viceversa e dalla stazione di Vicenza delle F. S. alle stazioni delle F. S. oltre Montagnana e viceversa;

d) le spedizioni da stazioni delle F. S. oltre Montagnana per quelle delle F. S. oltre Vicenza e viceversa.;

e) le spedizioni da stazioni delle F. S. oltre Montagnana per stazioni del tratto Vicenza-Bassano della Tramvia e viceversa, in transito sulla Tramvia Montagnana-Vicenza;

f) le spedizioni fra le stazioni di Vicenza e Montagnana delle F. S.;

g) le merci trasportate in vagoni speciali;

h) i colli indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate e le merci di lunghezza superiore a m. 7;

i) le materie esplodenti di cui alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle Tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

l) le mercanzie il cui trasporto esige vagoni accoppiati.

N. B. I trasporti a Piccola Velocità Accelerata verranno effettuati sul percorso della Tramvia Bassano Vicenza-Montagnana, a Grande Velocità od a Piccola Velocità ordinaria a seconda del modo d'inoltro prescelto dal mittente il quale sul documento o sui documenti di trasporto dovrà fare risultare l'inoltro che desidera far seguire ai propri trasporti.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 218-1912.

Società Anonima delle Funivie Savona-S. Giuseppe

***Sede sociale:* Savona**

Il servizio cumulativo, a mezzo del transito di S. Giuseppe di Cairo, è limitato ai trasporti a P. V. Ordinaria ed a carro completo in partenza dalla stazione di S. Giuseppe Funivie di combustibili previsti dalla tariffa speciale N. 122 B cioè: carbone di torba e di lignite; carbone di torba e residui; coke; lignite; formelle e mattonelle di carbone fossile e di lignite, provenienti dal porto di Savona.

Il servizio cumulativo oltrechè alle Ferrovie dello Stato è esteso anche alle seguenti Amministrazioni:

Ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone, Ferrovia Elettrica di Valle Brembana, Ferrovia Grignasco-Coggiola, Ferrovia Sondrio-Tirano, Società di Navigazione sul lago d'Iseo, Società di Navigazione sul lago di Como « Lariana », Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore, Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza, Ferrovia Brescia-Iseo, Iseo-Edolo e Rovato-Iseo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Ferrovia Santhià-Biella.

La tassazione dei trasporti in partenza da S. Giuseppe Funivie ha luogo in base alla distanza stabilita per la stazione di San Giuseppe di Cairo F. S.

Per i trasporti in partenza da S. Giuseppe Funivie è consentita la riduzione del 5 % sui relativi pesi minimi.

Nessuna quota di diritto fisso viene computata per spesa di stazione e per carico, rispetto alla stazione di S. Giuseppe Funivie.

La quota di diritto fisso da computarsi nella tassazione è esclusivamente quella riflettente la stazione destinataria.

Nei casi in cui l'operazione di scarico in arrivo sia eseguita a cura e spesa della parte, viene concesso l'abbuono della relativa quota di diritto fisso.

Pei trasporti diretti in servizio cumulativo alle altre Amministrazioni ferroviarie italiane, si applica a favore delle F. S. intermedie, il diritto fisso supplementare stabilito dalle Tariffe in vigore.

Allegato A all'Ordine Generale N. 9-1912.

Appendice N. 10
al Regolamento sul vestiario uniforme
e su oggetti di uso personale

Con la presente Appendice si apportano alle tabelle annesse al Regolamento vestiario le aggiunte relative al vestiario uniforme degli agenti di cui al R. Decreto 21 luglio 1911 N. 912 e cioè:

— Capi Conduttori principali di 3° grado;

— Capi Gestione di 2° grado;

— Scritturali.

Aggiunte alla Tabella A, Quadro IV.

1). Aggiungere i Capi Conduttori Principali di 3° grado nel gruppo « Capi Conduttori Principali di 1° e 2° grado. Capi Stazione di 3° e 4° grado ecc. ».

2). Aggiungere le nuove qualifiche: Capi Gestione di 2° grado e Scritturali nel gruppo: « Controllori di 1° e 2° grado dei treni. Capi Gestione Principali, ecc. ».

Aggiunte alla Tabella B, Quadro IV.

1). *Ai Capi Conduttori Principali di 3° Grado* si concedono col contributo di un quarto a carico dell'Amministrazione il berretto di

panno nero ed il berretto di seta nera (durata minima 8 mesi ciascuno e complessivamente 16), la giubba di stoffa nera pesante categoria 39 (durata minima 12 mesi), i pantaloni di stoffa nera pesante categoria 13 (durata minima 12 mesi) il panciotto di stoffa nera pesante categoria 20 (durata minima 12 mesi, il cappotto categoria 27 (durata minima 36 mesi) e senza contributo dell'Amministrazione: la giubba di stoffa nera leggera categoria 40 (durata minima 12 mesi), i pantaloni di stoffa nera leggera categoria 14 (durata minima 12 mesi), il panciotto di stoffa leggera categoria 21 (durata minima 12 mesi), il cappotto categoria 43 (durata minima 36 mesi), il cappotto categoria 28 o 28 bis (durata minima 36 mesi), ed il cappotto categoria 29 o 29 bis (durata minima 36 mesi). La ritenuta mensile a carico dell'Agente è stabilita in L. 7.

II) *Ai Capi Gestione di 2° Grado*, si concedono senza contributo dell'Amministrazione:

il berretto di panno nero ed il berretto dil seta nera (durata minima 8 mesi ciascuno e complessivamente 16), la giubba di stoffa nera pesante categoria 39 (durata minima 12 mesi), la giubba di stoffa nera leggera categoria 40 (durata minima 12 mesi), i pantaloni di stoffa nera uesante categoria 13 (durata minima 12 mesi), i pantaloni di stoffa nera leggera categoria 14 (durata minima 12 mesi), il panciotto di stoffa nera pesante categoria 20 (durata minima 12 mesi), il panciotto di stoffa nera leggera categoria 21 (durata minima 12 mesi), i cappotti categoria 27, 43, 28 o 28 bis e 29 o 29 bis (durata minima 36 mesi ciascuno).

La trattenuta a carico dell'Agente è stabilita in L. 8.

III) *Agli Scritturali* si concede senza contributo dell'Amministrazione il solo berretto di panno nero e quello di seta nera (durata minima 8 mesi ciascuno e complessivamente 16).

Aggiunte e modificazioni alla Tabella C.

		Categoria	Prezzo
A pagina 56:			
Capi Conduttori Principali di 3° Grado	Berretto di panno nero con nn galloncino ondulato in oro e con trofeo ricamato in oro costituito da disco con piccolo monogramma FS al centro sormontato da ruota alata	23-bis	4.02
	Berretto di seta nera c. s.	24-bis	4.57
A pagina 58: dopo " Aiutanti Applicati addetti alle gestioni ":			
Scritturali	Berretto di panno nero con trofeo ricamato in oro costituito da monogramma grande FS senza palme sormontato da piccola ruota alata	47-bis	3.36
	Berretto di seta nera c. s.	48-bis	3.91

A pagina 57: in luogo di: " Capi Gestione di 2° grado (R. S.) " devesi leggere: " Capi Gestione di 2° Grado. "

Approvato dal Consiglio d' Amministrazioue nella seduta del 13 Giugno 1912.

R. Decreto *n.* 728 *del* 28 *giugno* 1912, *col quale vengono portate modificazioni alle leggi vigenti riguardanti le Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1 della legge 13 aprile 1911, n. 310;

Udita la Commissione consultiva di cui all'art. 1 sovracitato, istituita con i Nostri decreti 2 settembre e 6 ottobre 1911;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con i ministri del tesoro, delle finanze, della marina, della grazia e giustizia, e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I sottoindicati articoli della legge 7 luglio 1907, n. 429, sono modificati come segue:

Art. 5.

Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie è composto del direttore generale, che lo presiede, e di nove consiglieri, dei quali due scelti fra i funzionari superiori delle ferrovie, tre fra gli alti funzionari dello Stato e quattro fra i cittadini non funzionari che abbiano dato prova di alta capacità tecnica ed amministrativa.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, n. 171 del 20 luglio 1912.

Questi ultimi divengono, all'atto della nomina, funzionari dello Stato.

In seno al Consiglio funzionano Commissioni consultive per l'esame preliminare degli affari più importanti, sui quali si richiedono deliberazioni del Consiglio stesso.

Tranne i funzionari delle ferrovie, che continueranno nel loro ufficio, gli altri funzionari coll'atto di nomina cessano temporaneamente dal servizio nell'Amministrazione a cui appartengono, a sensi e per gli effetti dell'art. 57 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, approvato con decreto Reale 22 novembre 1908, n. 693.

Le norme per l'esercizio delle attribuzioni del Consiglio e delle Commissioni sono stabilite nel regolamento per l'esecuzione della presente legge.

I consiglieri funzionari delle ferrovie durano in carica tre anni e possono essere sempre riconfermati: gli altri durano in carica sei anni e non possono essere confermati. Quando la nomina sia avvenuta nel corso dell'anno, la sua decorrenza è prorogata al 1° gennaio successivo alla data della nomina stessa.

Per la validità delle sedute del Consiglio è necessaria la presenza di almeno cinque membri oltre il presidente. Per la validità delle deliberazioni occorre la maggioranza assoluta dei presenti: in caso di parità di voti ha preponderanza quello del presidente.

A tutti i membri del Consiglio di amministrazione sono applicabili le incompatibilità stabilite dalle leggi per i funzionari dello Stato; ed in ispecie nessuno di essi può essere, nello stesso tempo, amministratore o consulente di altre imprese di trasporti o di Società o Ditte che abbiano convenzioni colle ferrovie di Stato, per somministrazioni o lavori.

Art. 6.

Il Consiglio d'amministrazione:

1° approva le norme generali, le funzioni e le facoltà dei singoli servizi e degli uffici dipendenti;

2° delibera sul progetto di bilancio preventivo, su quello dell'assestamento e sul conto consuntivo;

3° approva, in relazione ai bisogni dei diversi servizi, la ripartizione dei fondi stanziati in bilancio o autorizzati con leggi speciali;

4° approva i progetti per lavori sulle linee e dipendenze e le provviste di importo superiore a lire 50 mila;

5° approva i contratti ad asta pubblica e a licitazione privata di importo superiore a lire 20,000 e quelli a trattativa privata di importo superiore a lire 5000, a norma dell'art. 31;

6° autorizza liti attive ed approva transazioni, quando il valore dell'oggetto controverso o transatto superi le lire 10,000. Il direttore informerà in ogni adunanza il Consiglio delle liti nelle quali l'Amministrazione fosse convenuta negli anzidetti limiti di valore, e darà notizia sommaria di quelle di valore inferiore;

7° approva le convenzioni per concessioni di binari di raccordo, per scambi e nolo di materiale mobile, uso di stazioni comuni e servizi cumulativi e di corrispondenza con altre ferrovie ed imprese di traspori terrestri, marittimi, fluviali e lacuali, nonchè le convenzioni per abbuoni sulle tariffe, vincolati a speciali condizioni;

8° approva le convenzioni per servitù temporanea ed approva le vendite e le permute di relitti di terreno e altri immobili facenti parte del patrimonio ferroviario, previo il nulla osta dell'Amministrazione demaniale, quando il valore della parte da cedersi superi le L. 5000. Di queste vendite e permute sarà dato conto nella relazione di cui all'art. 9;

9° delibera sulle proposte delle piante organiche e delle norme riguardanti il personale, salvo quanto è disposto dall'art. 54;

10° delibera le nomine, le promozioni, gli aumenti anticipati di stipendio, i collocamenti in disponibilità od aspettativa e l'esonero definitivo, nonchè la proroga del termine per l'aumento dello stipendio o della paga, la degradazione e la destituzione del personale stabile, salvo quanto è disposto dall'art. 54;

11° delibera sui ricorsi del personale nei limiti e con le norme stabilite dalla legge e dal regolamento;

12° delibera le indennità di carica ai funzionari aventi incarichi di speciale importanza e responsabilità. Approva le gratificazioni e i sussidi al personale, quando, secondo il regolamento, eccedano i limiti di competenza del direttore generale;

13° approva le norme relative ad anticipazioni di stipendio o paga al personale;

14° delibera, udite le proposte del direttore generale, le norme per la concessione di facilitazioni per biglietti a prezzo ridotto in occasione di Esposizioni, Congressi, pellegrinaggi e simili;

15° delibera sugli altri affari deferiti al Consiglio dalla presente legge, su quelli che il presidente stimi opportuno di sottoporre al Consiglio e su qualunque proposta d'iniziativa del direttore generale o dei consiglieri;

16° delibera, o dà parere, a richiesta del ministro dei lavori pubblici, su ogni altro argomento che interessi il buon andamento dell'amministrazione e del servizio ferroviario.

Le deliberazioni prese in ogni seduta del Consiglio di amministrazione debbono essere trasmesse in copia al ministro dei lavori pubblici non più tardi del giorno successivo. Esse sono esecutorie, salvo il disposto dell'art. 13. Il Consiglio d'amministrazione comunica col ministro per mezzo del direttore generale.

Art. 7.

La direzione generale, oltrechè dai servizi dell'esercizio, movimento, trazione, veicoli, lavori è costituita da servizi centrali e da unità speciali, il cui numero è determinato per decreto reale, previo parere del Consiglio d'amministrazione.

I capi dei servizi dell'esercizio e qualcuno dei capi dei servizi centrali aventi speciale importanza potranno avere il grado di capo servizio principale.

La direzione generale ha sede in Roma. Però taluni servizi ed uffici dipendenti e talune unità speciali possono risiedere in altre città del Regno.

Art. 10.

Spetta al direttore generale:

a) ordinare le spese nei limiti del bilancio approvato e nei modi stabiliti dalle leggi e dai regolamenti;

b) dare esecuzione alle deliberazioni del Consiglio di amministrazione;

c) rappresentare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a tutti gli effetti giuridici verso i terzi, nelle cause di competenza delle magistrature giudiziarie ed amministrative residenti in Roma, salvo la disposizione dell'articolo 872 del codice di commercio;

d) approvare i progetti di lavori sulle linee e dipendenze, di importo non superiore alle lire 50,000 e non richiedenti espropriazioni, nonchè le provviste fino allo stesso limite;

e) autorizzare la esecuzione dei lavori, delle provviste e delle spese cui si riferiscono le assegnazioni approvate dal Consiglio di amministrazione;

f) approvare i contratti ad asta pubblica e licitazione privata di importo fino a L. 20,000 e quelli a trattativa privata di importo fino a L. 5000;

g) approvare la esecuzione dei lavori in economia ed a cottimo compresi nelle assegnazioni;

h) autorizzare liti attive e approvare transazioni, quando il valore dell' oggetto controverso o transatto non superi le Lire 10,000;

i) approvare corse a prezzo ridotto e la concessione di facilitazioni per treni in occasioni di feste, fiere e simili;

l) approvare gli aumenti normali di stipendio e paga del personale;

m) approvare le proposte per il conferimento di premi speciali, e le gratificazioni ed i sussidi al personale, che non raggiungano la competenza del Consiglio d'amministrazione a termini del regolamento per la esecuzione della presente legge;

n) autorizzare nei casi d'urgenza l'incominciamento dei lavori e delle provviste, già deliberati dal Consiglio d'amministrazione anche in pendenza dell'approvazione dei relativi contratti;

o) prendere provvedimenti di urgenza nell'interesse della continuità e sicurezza dell'esercizio o nell'interesse del traffico, salvo a chiedere la sanzione del Consiglio di amministrazione nella prima adunanza;

p) ordinare quant'altro sia necessario per i bisogni della azienda e non richieda l'intervento nè del Consiglio d'amministrazione, nè del ministro dei lavori pubblici.

Il direttore generale informa, nei termini stabiliti dal regolamento, il Ministro ed il Consiglio d'amministrazione degli atti più importanti, e dà notizia sommaria degli altri compiuti in dipendenza delle sue attribuzioni e facoltà.

Su conforme parere del Consiglio d'amministrazione, e coll'approvazione del ministro, potranno essere dal direttore generale delegate temporaneamente alcune delle sue facoltà ad altri funzionari dipendenti.

Il direttore generale, con parere favorevole del Consiglio d'amministrazione, proporrà al ministro due funzionari col titolo di vice direttore generale, che abbiano a coadiuvarlo secondo norme approvate dal Consiglio e a sostituirlo nei casi di assenza od impedimento secondo l'ordine di precedenza da stabilirsi dal Consiglio stesso. I vice direttori generali sono nominati con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei ministri.

Art. 11.

Le linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sono ripartite in dodici circoscrizioni compartimentali. Gli uffici compartimentali alla dipendenza dei servizi dell'esercizio hanno sede a Torino, Milano, Bologna, Venezia, Genova, Firenze, Roma, Ancona, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo.

I limiti delle circoscrizioni compartimentali sono approvati con decreto Reale, previo parere del Consiglio d'amministrazione.

È però in facoltà del Consiglio d'amministrazione di stabilire, ove lo richiedano bisogni di servizio, che la giurisdizione di un ufficio compartimentale dell'esercizio possa estendersi eccezionalmente a linee e tratti di linee appartenenti ad un compartimento vicino; e pel servizio veicoli anche ad interi compartimenti vicini.

Il numero delle circoscrizioni compartimentali e le sedi degli uffici compartimentali di cui al primo comma del presente articolo, possono essere modificati con decreto Reale da presentarsi al Parlamento per essere convertito in legge.

Alla dipendenza dei rispettivi uffici compartimentali di esercizio possono essere istituite sezioni staccate pel servizio lavori. Il numero, la sede e la circoscrizione delle sezioni saranno stabiliti dal Consiglio d'amministrazione. Il Consiglio provvederà pure a determinare il numero e la dipendenza degli uffici preposti alle officine.

Art. 12.

Gli uffici compartimentali dell'esercizio costituiscono il compartimento. I capi degli uffici compartimentali dell'esercito formano il Comitato di esercizio, presieduto dal capo compartimento. Il capo compartimento è all'immediata dipendenza del direttore generale.

I capi compartimento saranno di primo e di secondo grado, iscritti rispettivamente ai numeri 1 e 2 della tabella organica approvata col R. decreto 22 luglio 1906, n. 417.

Il capo compartimento rapresenta il direttore generale, vigila sull'andamento del servizio, coordina le iniziative e l'azione degli uffici compartimentali, ed esercita personalmente, od a mezzo del Comitato, determinate facoltà. Egli esercita anche funzioni di consulenza sui progetti dei lavori più importanti e disimpegna altri incarichi che gli siano affidati dal direttore generale. Le attribuzioni e facoltà del capo compartimento e del Comitato di esercizio sono approvate con decreto Reale, previo parere del Consiglio di amministrazione.

In casi eccezionali il direttore generale può temporaneamente porre gli uffici compartimentali alla diretta dipendenza del capo compartimento.

Il capo compartimento, salvo il disposto della lettera *c*) dell'articolo 10 della presente legge e dell'art. 872 del Codice di commercio, rappresenta l'Amministrazione nelle cause di competenza delle magistrature giudiziarie ed amministrative residenti nel territorio a tal fine assegnato a ciascun compartimento dal decreto Reale di cui all'art. 11, e conserva la rappresentanza anche se in corso di lite la causa sia portata a cognizione di magistratura residente in altro compartimento; fermo peraltro il disposto della lettera *c*) dell'art. 10 per le cause ivi contemplate.

Art. 17.

È assegnato all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato un fondo di dotazione di magazzino, in scorte di materiali e di oggetti di consumo, da determinarsi ogni anno con la legge di bilancio.

Tale fondo ha gestione propria e il suo rendiconto va allegato al consuntivo di cui all'art. 15, con le norme che verranno stabilite dal regolamento.

Ar. 25.

Al servizio di ragioneria dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è affidato il riscontro sulla regolarità dei documenti relativi alle spese e delle rispettive contabilità, il riscontro sulle entrate, sul servizio di Cassa, sulla gestione dei magazzini e depositi, sugli inventari, nonchè la tenuta delle scritture delle entrate e delle spese.

La revisione dei prodotti del traffico è affidata agli uffici di controllo con le norme che saranno stabilite dal regolamento e sotto la vigilanza della ragioneria.

I funzionari di ragioneria e quelli di cui all'art. 28 ordinatori delle spese sono sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti.

I funzionari non compresi nel comma precedente e nell'art. 14 e gli agenti non compresi nell'art. 37 rispondono direttamente all'Amministrazione dei danni ad essa arrecati per loro colpa o negligenza e l'Amministrazione è in facoltà di rivalersi, con le norme del regolamento, delle somme messe a loro carico mediante ritenute da praticare sui loro stipendi o paghe nei limiti consentiti dalle leggi vigenti.

Quando però occorra provvedere all'esecuzione coattiva anche sugli altri beni dell'agente ritenuto responsabile, questi è deferito al giudizio della Corte dei conti.

Contro il provvedimento amministrativo di cui al quarto comma il funzionario od agente può ricorrere alla Corte dei conti nel termine di 30 giorni da quello in cui gli fu data comunicazione per iscritto del provvedimento stesso.

Art. 26.

La Corte dei conti vigila sulla riscossione delle entrate, fa il riscontro consuntivo delle spese delle ferrovie dello Stato, ed ha il diritto di richiedere e ricevere tutti i documenti dai quali traggono origine le spese.

Le attribuzioni della Corte dei conti si esercitano per mezzo di un ufficio speciale presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Il regolamento per l'esecuzione della presente legge stabilirà le norme per il funzionamento di detto ufficio.

Art. 27.

È applicabile all'Amministrazione delle ferrovie la legge sulla contabilità generale dello Stato in quanto non sia modificata dalle disposizioni della presente legge.

Mensilmente l'Amministrazione informa i ministri dei lavori pubblici e del tesoro sull'andamento degli introiti e delle spese e sulle conseguenti previsioni pel versamento dei residui prodotti al tesoro.

Art. 28.

Con norme da stabilirsi nel regolamento, sarà determinato a chi spetti la facoltà di firmare i ruoli di spese fisse, i mandati e buoni di pagameno, e saranno pure determinate le relative attribuzioni e responsabilità della ragioneria e regolate le verifiche di cassa.

Il pagamento dei ruoli, dei mandati o dei buoni sarà fatto, ove occorra, dalla cassa delle stazioni, secondo i modi e le garanzie che saranno prescritte dal suddetto regolamento.

Questo determinerà pure le norme necessarie per rendere facili e spedite, derogando, ove occorra, al precedente articolo, le operazioni comunque attinenti al contratto di trasporto ed i pagamenti che occorra far eseguire in via d'urgenza.

Art. 29.

Il direttore generale, previa approvazione del Consiglio di amministrazione, può aprire crediti, mediante mandati a disposizione, ed emettere a favore dei funzionari dipendenti mandati di anticipazione per spese da farsi in economia per lavori e forniture.

Tali mandati non possono eccedere la somma di L. 50,000 ed i relativi rendiconti mensili sono presentati alla ragioneria pel riscontro della Corte dei conti.

Art. 31.

Ai contratti da stipularsi coll'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed ai progetti da essa compilati, non sono applicabili le disposizioni degli articoli 322, 337 e 362 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, e relative modificazioni di cui alla legge 15 giugno 1893, n. 894.

Ai contratti stessi, dai quali derivino entrate o spese per l'azienda delle ferrovie dello Stato, sono applicabili le disposizioni della legge di contabilità generale dello Stato, salvo quelle degli articoli 9, 10, 12, 14, 15 e 16 della legge medesima. Il regolamento

stabilirà quali contratti saranno da stipularsi in forma pubblica amministrativa.

Tuttavia è ammessa per qualsiasi importo la licitazione privata, ogni qualvolta l'interesse dell'Amministrazione consigli di non applicare il sistema dell'asta pubblica.

È ammessa la trattativa privata:

a) con approvazione del direttore generale nei casi di contrattazione di importo non superiore a lire 50,000, anche se ripartito in più anni;

b) con deliberazione motivata del Consiglio d'amministrazione, nei casi di contrattazione d'importo superiore a L. 50,000.

La deliberazione del Consiglio, quando si tratti di contrattazione d'importo superiore a lire 200,000, dovrà riportare l'approvazione del ministro dei lavori pubblici. Tale approvazione non occorre per le forniture, i lavori e le relative provviste, quando, con deliberazione motivata, sia riconosciuto che l'urgenza od il bisogno di garantire la sicurezza e regolarità dello esercizio, a giudizio del Consiglio di amministrazione, non permettano l'indugio della gara.

Gli approvvigionamenti possono essere fatti direttamente nei luoghi di produzione e nei principali mercati stranieri, col mezzo di funzionari a ciò delegati dall'Amministrazione.

I servizi, i lavori e le forniture da farsi in economia si eseguiranno con le norme prescritte dal regolamento.

Art. 36.

Le casse dipendenti dalla ragioneria raccolgono gl'introiti disponibili delle stazioni e tutti gli altri proventi ordinari e straordinari, e provvedono al pagamento delle spese sopra mandati o diretti o a disposizione o di anticipazione, o mediante ruoli e fogli di paga del personale, emessi dall'Amministrazione e vidimati dal servizio centrale o dagli uffici staccati di ragioneria.

Le somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa sono versate alla Banca d'Italia.

Queste somme sono tenute in conto corrente speciale, distinto da quello del tesoro dello Stato, ad interesse, giusta convenzione

che, su proposta del ministro del tesoro, di concerto con quello dei lavori pubblici, sarà approvata per decreto Reale.

Il direttore generale ha facoltà di fare prelevamenti sul detto conto corrente speciale per il servizio dell'azienda, mediante assegni vistati dal delegato del tesoro presso la sezione di tesoreria, a norma del regolamento.

Le norme per il servizio di cassa, e quelle per raccogliere, custodire e versare i fondi, sono stabilite dal regolamento.

Art. 37.

I cassieri e i sotto cassieri sono tenuti a prestare cauzione nella misura e nelle forme stabilite dal regolamento e sono sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti ai termini dell'art. 64 della legge 17 febbraio 1884, n. 2016.

In occasione dei conti resi dai cassieri, la Corte pronunzia anche sulle eventuali responsabilità incontrate dai sotto-cassieri, salvo che questi ultimi, nella vacanza dei cassieri, ne abbiano assunte le funzioni e debbano quindi presentare il conto in proprio nome.

Queste disposizioni si applicano alle gestioni a decorrere dal 1ª luglio 1905.

Art. 39.

Le riduzioni di tariffe sono approvate con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio, uditi il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, il Consiglio generale del traffico e in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri.

Il decreto Reale, dopo un anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, continuando intanto ad avere effetto.

Dopo la riforma delle tariffe, di cui nel precedente articolo, nessuna tariffa potrà essere aumentata e nessuna condizione di trasporto aggravata se non per legge.

Le riduzioni dipendenti da concessioni speciali per trasporti temporanei, riguardanti determinate quantità di merci o determinate provenienze e destinazioni, che dànno luogo a contratti con gli speditori, sono autorizzate dal direttore generale previa deliberazione favorevole del Consiglio d'amministrazione. Uguale trattamento deve essere usato a chiunqe ne faccia richiesta a parità di condizioni.

Tali concessioni saranno soggette all'approvazione del ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro del tesoro. Tale approvazione s'intenderà accordata quando, entro 8 giorni dalla comunicazione della relativa deliberazione al ministro dei lavori pubblici, questi non abbia dato avviso del suo dissenso dall'Amministrazione.

Ai trasporti di viaggiatori con treni accelerati, omnibus e misti, per i quali siano attuate riduzioni medie di tariffa non inferiori a quelle indicate dall'art. 5 della legge 9 giugno 1901, n. 220, sull'esercizio economico, sono applicabili le disposizioni degli articoli 3 e 4 della legge medesima.

Il decreto Reale, di cui nel primo comma del presente articolo, stabilirà, per questi trasporti, la limitazione della imposta erariale, di cui alla prima parte dell'art. 4 della legge anzidetta.

Art. 40.

Ogni quinquennio si procederà ad una generale revisione della nomenclatura e della classificazione delle merci.

Le modificazioni dipendenti da questa revisione saranno approvate con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro e di agricoltura, industria e commercio, uditi il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, il Consiglio generale del traffico e in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri. Il decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Art. 47.

L'esercizio di una linea è fatto con tre coppie giornaliere di treni viaggiatori, finchè il prodotto lordo annuo ricavato dai viaggiatori, non oltrepassi L. 7500 per chilometro.

Quando tale prodotto annuo superi, in via normale, le L. 7500 per chilometro, deve essere attivata una quarta coppia giornaliera di treni viaggiatori.

Sulle linee per le quali, dai trasporti viaggiatori, si ricavi un prodotto lordo annuo superiore a L. 10,000 per chilometro, il Consiglio di amministrazione, su proposta motivata del direttore generale, può autorizzare altre coppie giornaliere di treni viaggiatori.

È in facoltà del direttore generale di aumentare, per limitati periodi di tempo, il numero dei treni viaggiatori in aggiunta a quello normale.

I treni di lusso non sono computati nel numero giornaliero delle coppie ordinarie di treni viaggiatori delle singole linee.

Art. 50.

Verificandosi in via normale una diminuzione del prodotto dei viaggiatori, il numero giornaliero delle coppie dei treni viaggiatori può essere diminuito in relazione alle norme contenute nell'articolo 47.

Il numero dei treni viaggiatori effettuato su ciascuna linea in base all'orario in vigore all'atto dell'applicazione della presente legge, non può essere diminuito di una coppia se non quando il numero dei treni viaggiatori, in base al detto orario, sia superiore, di due o più coppie, a quello determinato con le norme di cui agli articoli 47 e 49.

I treni viaggiatori delle linee secondarie e quelli delle linee principali ai quali siano applicate tariffe ridotte hanno soltanto la seconda e la terza classe. I treni accelerati ed omnibus delle linee principali possono avere soltanto la seconda e la terza classe; quelli misti anche la sola terza.

Pei treni suddetti sarà, ove occorra, provveduto per separare dagli altri viaggiatori quelli muniti di biglietto valevole per la prima classe.

Art. 52.

Sono deliberate dal Consiglio di amministrazione, su proposta del direttore generale:

a) la concessione o la soppressione di stazioni e di fermate;

b) la conversione di stazioni in fermate e di fermate in stazioni.

Art. 53.

Le assunzioni, le nomine, gli stipendi o paghe, gli avanzamenti, la disciplina, l'esonero, le condizioni di servizio in genere e le competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, sono regolati in base a norme approvate con decreto Reale, uditi il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie stesse ed il Consiglio dei ministri.

Entro un anno dalla decorrenza che sarà stabilita col decreto di cui all'art. 85 della presente legge saranno fissate per decreto Reale, udito il Consiglio dei ministri, le piante organiche del personale dei primi sei gradi delle tabelle graduatorie esistenti, con determinazione del numero dei posti per ciascuna qualifica.

Ogni modificazione alle dette piante sarà approvata con le medesime forme e garentie.

I decreti Reali di cui al 2° e 3° comma di questo articolo dovranno essere senza ritardo presentati al Parlamento per essere convertiti in legge.

Pei rimanenti gradi la determinazione del numero dei posti per ciascuna qualifica sarà fatta con deliberazione del Consiglio d'amministrazione, approvata dal ministro dei lavori pubblici.

Al conto consuntivo di ciascun esercizio sarà allegata la situazione numerica di tutto il personale, distinto per gradi e qualifiche, a dimostrazione della spesa corrispondente.

Art. 61.

È istituito presso il Ministero dei lavori pubblici (Direzione generale delle ferrovie dello Stato) un Consiglio generale del

traffico. Sono inoltre istituite Commissioni locali del traffico con sede a Torino, Milano, Bologna, Venezia, Genova, Firenze, Roma, Ancona, Napoli, Bari, Reggio Calabria e Palermo.

Con decreto Reale saranno indicati i gruppi di provincie appartenenti alla circoscrizione di ciascuna Commissione locale.

Art. 62.

Il Consiglio generale del traffico è chiamato a dare parere:

1° sulle proposte per aumento o diminuzione delle tariffe ferroviarie;

2° sulle soppressioni di tariffe in vigore;

3° sulla istituzione di nuove tariffe a titolo di esperimento e sulla opportunità di mantenerle o di abolirle ad esperimento finito;

4° sulla nomenclatura e sulla classificazione delle merci;

5° sulla interpretazione delle condizioni stabilite pei trasporti ferroviari e sulle eventuali proposte di varianti alle medesime;

6° su ogni quesito che al Consiglio venga sottoposto, dal ministro dei lavori pubblici o dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato, circa i rapporti tra il pubblico e le ferrovie tanto nel servizio interno, quanto nei servizi cumulativi o di corrispondenza con altre amministrazioni di trasporti per terra o per acqua;

7° su le norme e le condizioni delle concessioni speciali di cui all'art. 39 della presente legge, e delle loro proroghe e rinnovazioni.

Il Consiglio, inoltre, tenuto conto anche dei lavori delle Commissioni locali, per incarico del ministro e del direttore generale, o anche di propria iniziativa, studia i bisogni dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, in rapporto alle tariffe e al movimento ferroviario, e formula voti per soddisfarli.

È obbligatorio sentire l'avviso del Consiglio generale del traffico sugli oggetti indicati nei numeri 1, 2, 3 e 7 del presente articolo; se ne potrà prescindere nei casi di urgenza, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

Art. 63.

Il Consiglio generale del traffico è presieduto dal ministro dei lavori pubblici e si compone:

a) di otto membri scelti dal ministro dei lavori pubblici tra le persone che abbiano speciale conoscenza dei bisogni del commercio, dell'industria e dell'agricoltura;

b) di tre funzionari superiori del Ministero dei lavori pubblici; di tre del Ministero di agricoltura, industria e commercio; di due del Ministero del tesoro e di uno per ciascuno dei Ministeri delle finanze, delle poste e telegrafi, della guerra e della marina, che siano addetti a servizi collegati con quelli dei trasporti sulle ferrovie;

c) di tre funzionari superiori delle ferrovie dello Stato, scelti dal Consiglio d'amministrazione;

d) di un membro da designarsi dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie Reali sarde; di un membro da designarsi dall'Associazione delle ferrovie d'interesse locale e di un altro dall'Associazione italiana delle tramvie;

e) di un delegato per ciascuna delle Commissioni consultive locali di cui agli articoli 67 a 70 scelti dalle medesime fra i membri elettivi;

f) di due rappresentanti designati dal Consiglio superiore del commercio e della industria, e due designati dal Consiglio superiore d'agricoltura fra i propri membri;

g) di due rappresentanti delle più importanti compagnie di navigazione del Regno nominati, per turno di anzianità di costituzione, dal ministro dei lavori pubblici, sopra un elenco formato di accordo col ministro della marina e riveduto ogni quattro anni e secondo le norme che detterà il regolamento;

h) di un rappresentante dei sodalizi della stampa italiana eletto nei modi che saranno stabiliti dal regolamento;

i) di due delegati delle Camere di commercio e di due delegati delle Associazioni agrarie da indicarsi nel regolamento, nominati nei modi stabiliti dal regolamento stesso;

l) di un delegato del Consiglio superiore di sanità;

m) di due membri eletti nel proprio seno dai rappresentanti del personale di cui all'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310, secondo norme approvate con decreto del ministro dei lavori pubblici.

Art. 64.

I membri del Consiglio generale del traffico sono nominati con decreto del ministro dei lavori pubblici.

Essi durano in carica quattro anni e possono essere confermati. Però i membri della categoria *e*) durano in carica fino a che fanno parte della Commissione locale; i membri della categoria *m*) durano in carica finchè conservano la qualità di rappresentanti del personale.

Con decreto del ministro dei lavori pubblici uno dei membri del Consiglio è incaricato annualmente di fungere da vice-presidente.

Art. 67.

Le Commissioni locali del traffico sono chiamate a dar parere, esprimere voti e fare studi sulle tariffe, gli orari locali e i bisogni del traffico della regione.

Art. 68.

La Commisione locale si compone:

a) di un capo compartimento che la presiede e di due altri funzionari dell'Aministrazione, designati dal Consiglio di amministrazione;

b) di due membri delegati dalle Camere di commercio delle provincie interessate;

c) di due membri delegati dalle associazioni agrarie da indicarsi nel regolamento, nominati nei modi stabiliti dal regolamento stesso;

d) di due membri eletti dai presidenti delle Deputazioni provinciali delle provincie interessate.

Art. 69.

Le Commissioni locali emettono i loro pareri a maggioranza assoluta dei presenti, e, in caso di parità, prevale quello che avrà ottenuta l'approvazione del presidente.

Art. 70.

I membri delle Commissioni locali durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

Art. 71.

I membri del Consiglio generale non appartenenti alle categorie *b*) e *c*) e quelli delle Commissioni locali estranei all'Amministrazione ferroviaria non possono essere sostituiti da supplenti.

Art. 75.

I membri del Parlamento non possono far parte del Consiglio di amministrazione, del Consiglio generale del traffico e delle Commissioni locali del traffico, di cui agli articoli 4, 61 e 68 della presente legge.

Art. 78.

All'Amministrazione stessa, sotto la diretta dipendenza del ministro dei lavori pubblici, sono affidati gli studi, la direzione e la sorveglianza dei lavori per nuove ferrovie da costruirsi per conto diretto dello Stato. Tale incarico è estraneo all'esercizio autonomo delle ferrovie.

Le spese all'uopo occorrenti sono fatte coi fondi stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Le spese di amministrazione per studi, dirigenza, sorveglianza e liquidazione delle costruzioni suddette, e quelle per trasporti, per lavori in economia e per somministrazioni di materiali e oggetti di magazzino, sono per ciascuna linea anticipate sul bilancio delle ferrovie dello Stato e semestralmente rimborsate con mandati sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad introdurre, durante l'esecuzione dei lavori, le modificazioni al progetto approvato che, senza alterare le linee generali del tracciato, abbiano lo scopo di evitare frane ed altre difficoltà dei terreni, di conseguire economie e di meglio provvedere ad esigenze tecniche ed economiche delle quali non si fosse potuto tenere conto nel progetto.

All'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è affidata la sorveglianza della costruzione di ferrovie concesse all'industria privata quando lo Stato debba assumerne poi l'esercizio. In tal caso sono deferite all'Amministrazione stessa tutte le facoltà ed attribuzioni che spettano per le vigenti leggi all'autorità governativa.

Art. 79.

Le azioni giudiziarie, che comunque si riferiscono alla gestione delle linee ferroviarie e di navigazione esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, alla costruzione di nuove linee ad essa affidata a termini dell'articolo precedente, nonchè ad ogni altra speciale gestione attribuitale, devono istituirsi in confronto della detta Amministrazione delle ferrovie dello Stato, osservate le norme per la sua rappresentanza.

È fatta soltanto eccezione per le controversie dipendenti dalle espropriazioni e dai contratti di appalto o di fornitura rispettivamente compiute o stipulati per la costruzione, se questa non fu eseguita a cura dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, anche se si tratti di linee da essa esercitate.

Spettano al Servizio legale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato la rappresentanza e la difesa in giudizio, nonchè

la consulenza per tutte le controversie od affari contemplati nel primo comma del presente articolo.

Nelle cause di competenza dei pretori e dei conciliatori, l'Amministrazione può essere rappresentata dagli agenti in nome od in confronto dei quali fu istituito il giudizio, o da agenti amministrativi muniti di delega.

Purchè consti della loro qualità, i funzionari appartenenti agli uffici del servizio legale non hanno bisogno di mandato per assumere la rappresentanza e la difesa dell'Amministrazione innanzi qualunque magistratura del Regno, o per sottoscrivere atti giudiziali anche nei casi nei quali, a termini delle leggi vigenti in materia civile, penale od amministrativa, occorra un mandato speciale.

Art. 80 .

Nelle sedi degli uffici distaccati del servizio centrale legale la difesa dell'Amministrazione è affidata di regola agli uffici stessi.

Fuori le sedi di detti uffici il patrocinio delle liti che interessano le ferrovie dello Stato potrà essere affidato a delegati inscritti in albo speciale, che verrà redatto per ciascuna sede di tribunali, Corti d'appello o Corti di cassazione. La trattazione delle cause potrà essere continuata negli altri stadi di giurisdizione dal delegato cui fu affidata in principio.

Gli albi dei difensori delegati saranno, per effetto della presente legge, approvati dal Consiglio d'amministrazione, su parere di una Commissione per ciascuna sede di compartimento.

Detta Commissione è composta del primo presidente e del procuratore generale della Corte d'appello, del regio avvocato erariale, del presidente del Consiglio dell'ordine degli avvocati e del capo dell'ufficio legale ferroviario, che risiedono nella città sede del compartimento, o che su di essa hanno giurisdizione.

Saranno preferiti, per detta iscrizione, quegli attuali avvocati delegati ferroviari o delegati erariali che si riputeranno più idonei al patrocinio delle liti ferroviarie. Il numero degli inscritti nell'albo sarà determinato in seguito a parere della Commissione

suddetta ed in proporzione ai bisogni del servizio. In caso di vacanze, ne sarà data pubblica notizia.

Le norme che regolano la difesa delegata di tutte le altre Amministrazioni dello Stato, sono estese anche all'Amministrazione ferroviaria specialmente per quanto dispongono: pel divieto di assumere cause contro le altre Amministrazioni dello Stato; pel vincolo di dipendenza verso l'ufficio delegante, e per l'obbligo di accettare le liquidazioni delle proprie competenze così come fatte dall'ufficio delegante.

Spetta ai capi degli uffici legali di scegliere, caso per caso, fra gli inscritti nell'albo, il delegato a trattare ogni singola causa, non ritenuta a difesa diretta, tenendo conto delle relative attitudini e di un'equa distribuzione degli incarichi.

Sulla proposta dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, può il ministro dei lavori pubblici incaricare avvocati del libero foro del patrocinio di liti di eccezionale gravità.

I membri del Parlamento sono incompatibili ad assumere tali incarichi, nonchè ad essere inscritti nell'albo dei delegati.

Art. 82.

Il personale medico alla dipendenza del relativo servizio centrale compie le funzioni di vigilanza igienica, di consulenza, di accertamento della idoneità fisica del personale e di ispezione, secondo le norme stabilite in apposito regolamento.

I medici di riparto, i consulenti, gli specialisti ed i medici aiuti, non hanno qualità d'impiegati. La designazione dei medici di riparto sarà fatta sempre da apposite Commissioni per ciascun compartimento con le norme stabilite dal suddetto regolamento.

Pei medici incaricati del servizio delle linee, il corrispettivo dell'opera da essi prestata è costituito dalla carta di libera circolazione su determinati percorsi, oltre alle concessioni di biglietti ammesse per gli agenti ferroviari e loro famiglie dall'art. 83; salvochè condizioni di speciale onerosità del servizio, sia per la intensità di esso nei centri ferroviari, sia perchè esplicantesi in zone malariche, non esigano anche la concessione di una speciale, adeguata retribuzione.

Ai medici, i quali abbiano lodevolmente prestato servizio per non meno di dieci anni, e ne siano dispensati, sarà conservata la carta di libera circolazione e la concessione dei biglietti di cui sopra, per un periodo proporzionale che verrà fissato dal regolamento.

La nomina, le condizioni, i casi di revoca e di dispensa, le attribuzioni e gli eventuali compensi dei detti medici, nonchè dei consulenti e specialisti, sono disciplinati dal regolamento di cui al primo comma, che verrà approvato con decreto del ministro dei lavori pubblici, su proposta del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, udita la Direzione generale di sanità del Regno.

Art. 84.

Avranno diritto alla carta di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato i membri del Consiglio generale del traffico, e i membri delle Commissioni locali limitatamente alle linee comprese nei rispettivi gruppi di provincie di cui al secondo comma dell'articolo 61.

I membri del Consiglio generale del traffico che non risiedono nella capitale del Regno hanno diritto inoltre a una diaria di L. 20, e i componenti le Commissioni locali, che non risiedono nella città sede della rispettiva Commissione, ad una diaria di lire 15.

Art. 86.

Con decreto Reale, udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie, il Consiglio di Stato, la Corte dei conti per la parte riguardante la contabilità ed il riscontro, e il Consiglio dei ministri, sarà provveduto all'approvazione del regolamento per la esecuzione della presente legge.

Le modificazioni al regolamento stesso sono proposte dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie ed approvate per decreto Reale nella forma e con la procedura di cui al comma precedente.

Art. 2.

L'art. 7 della legge 14 luglio 1907, n. 553, è modificato come segue:

Per quanto concerne l'acquisto o la costruzione e la gestione delle case economiche saranno istituite una Commissione consultiva centrale e Commissioni consultive compartimentali.

Tanto la Commissione centrale, quanto ciascuna delle Commissioni compartimentali saranno composte del funzionario designato dall'Amministrazione a presiederla e di sette membri, dei quali quattro nominati dall'Amministrazione e tre in rappresentanza del personale.

I rappresentanti del personale di cui all'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310, eleggono nel loro seno i tre membri della Commissione consultiva centrale; i delegati di ciascun compartimento per la elezione dei rappresentanti eleggono nel loro seno i tre della rispettiva Commissione compartimentale. Le elezioni saranno regolate da norme approvate con decreto del ministro dei lavori pubblici.

I membri delle Commissioni compartimentali non possono contemporaneamente essere membri della Commissione centrale.

Le attribuzioni delle Commissioni centrale e compartimentali saranno determinate secondo le norme del regolamento per l'esecuzione della presente legge.

Art. 3.

I sottoindicati articoli della legge 9 luglio 1908, n. 418, sono modificati come segue:

Art. 7.

Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato liquida le pensioni ed i sussidi.

Gli accertamenti sanitari per l'esonero del servizio a causa di inabilità sono eseguiti da un ispettore sanitario in concorso di altro medico dell'Amministrazione ferroviaria.

Il Consiglio d'amministrazione può, sulla domanda dell'agente corredata di certificato medico, far nuovamente accertare l'inabilità od anche solo le cause che la produssero a mezzo di un collegio di tre medici, fra cui il capo del servizio sanitario od un suo delegato, ed in questo caso l'agente ha facoltà di farsi assistere da un medico di sua fiducia. Il Consiglio d'amministrazione non può respingere la domanda per la visita di revisione che con deliberazione motivata presa a maggioranza di almeno due terzi di votanti.

La domanda deve in ogni caso essere presentata entro 60 giorni da quello in cui fu data all'interessato comunicazione per iscritto dell'esonero con indicazione della inabilità constatata e delle cause che la produssero.

La domanda non sospende l'esecuzione del provvedimento di esonero; però, qualora il provvedimento venga revocato, sarà usato all'agente, dalla data del suo esonero, il trattamento previsto, a seconda dei casi, dal regolamento del personale.

Contro le deliberazioni del Consiglio di amministrazione riguardanti il diritto alle pensioni ed ai sussidi e la determinazione del loro ammontare è ammesso, entro il termine di 90 giorni dalla comunicazione da farsi in conformità dell'articolo 127 del regolamento approvato con R. decreto 5 settembre 1895, n. 603, per l'esecuzione della legge sulle pensioni civili e militari, il ricorso, da parte degli interessati, alla Corte dei conti, che giudica definitivamente.

Art. 21.

Con decreto Reale, udito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio di Stato, sarà provveduto al coordinamento delle disposizioni della presente legge con quelle non abrogate o modificate dei vigenti statuti della Cassa pensioni, del Consorzio di mutuo soccorso e dell'Istituto di previdenza, approvati con RR. decreti 23 maggio 1907, nn. 290 e 289, ed alla loro pubblicazione in unico testo. Le riforme e modificazioni che in dipendenza della presente legge dovranno essere apportate nel regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato col R. Decreto 22 luglio 1906, n. 417, saranno approvate con le

forme e procedura di cui all'art. 53 della legge 7 luglio 1907, num. 429.

Art. 4.

L'art. 5 della legge 25 giugno 1909, n. 372, è modificato come segue:

Dalla iscrizione nelle liste dei giurati vanno esenti, insieme ai funzionari mentovati nell'art. 3 della legge 8 giugno 1874, n. 1937, il direttore generale, i vice direttori generali, i consiglieri d'amministrazione, i capi servizio, i capi compartimento, i capi degli uffici compartimentali dell'esercizio delle ferrovie dello Stato.

Agli impiegati delle altre Amministrazioni dello Stato dispensati dall'ufficio di giurato per l'art. 4, n. 2, di detta legge, sono aggiunti quelli delle ferrovie dello Stato, quando siano titolari di un ufficio senza supplente.

Art. 5.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a prendere accordi con le altre Amministrazioni di Stato per disciplinare le modalità di liquidazione e di versamento delle somme dovute per imposte, tasse o per altri titoli.

Uguale facoltà è data all'Amministrazione stessa per le liquidazioni di somme ad essa o da essa dovute nei rapporti con i concessionari di ferrovie e con altre Amministrazioni pubbliche o private, salvo il benestare del ministro del tesoro.

Art. 6.

I collocamenti a riposo, sia d'ufficio, sia per domanda, degli agenti delle ferrovie di Stato, di nomina regia o ministeriale, i quali conservano il diritto di liquidare la pensione a termini del testo unico sulle pensioni civili e militari, approvato col R. decreto 21 febbraio 1875, n. 70, sono disposti mediante delibera-

zione del Consiglio d'amministrazione, la quale tiene luogo del decreto Reale o Ministeriale.

Il riconoscimento della inabilità al servizio, per causa d'infermità, è fatto con le norme e garanzie dell'art. 7 della legge 9 luglio 1908, n. 418.

Nella legge di bilancio del Ministero del tesoro sarà iscritta separatamente la somma a carico del bilancio stesso per il collocamento a riposo di autorità degli agenti suddetti.

Le presenti disposizioni sono applicabili anche agli agenti provenienti dal ruolo transitorio del personale aggiunto del R. Ispettorato generale delle strade ferrate.

Art. 7.

Le disposizioni modificative introdotte negli articoli 7, 11, 12, 63 lettere *e*), *i*) ed *m*), 68, 80 (quarto comma), 82 (secondo comma) della legge 7 luglio 1907, n. 429 e nell'art. 7 della legge 14 luglio 1907, n. 553, in quanto riguardano l'ordinamento della Direzione generale e degli uffici compartimentali, la costituzione e nomina del Consiglio generale del traffico e delle varie Commissioni, saranno applicate gradatamente, ma non oltre il 30 giugno 1913. Nel frattempo le attuali Commissioni continueranno a funzionare, ed i rispettivi membri, nonchè i componenti il Consiglio generale del traffico, delle categorie corrispondenti alle citate lettere *e*), *i*), *m*) dell'art. 63, saranno conservati in carica anche se venissero a scadere per compiuto termine.

I consiglieri d'amministrazione in carica al 30 giugno 1912 continueranno nelle loro funzioni per un periodo variabile da tre a sei anni, secondo che verrà individualmente stabilito con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici.

Art. 8.

La disposizione modificativa introdotta nell'art. 12 della legge 7 luglio 1907, n. 429, in ordine alla rappresentanza in giudizio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sarà appli-

cata a decorrere dal 1° luglio 1913. Sino a quel giorno, e salvo il disposto dell'art. 872 del Codice di commercio, la detta rappresentanza continuerà ad essere affidata esclusivamente al direttore generale.

Art. 9.

Nel testo unico da formarsi in base all'art. 16 della legge 13 aprile 1911, n. 310, non saranno comprese le disposizioni di legge che non abbiano bisogno di ulteriore applicazione, nè quelle relative agli stanziamenti delle somme fornite dal tesoro per le spese straordinarie, nè quelle relative al trattamento di pensione degli agenti ferroviari di qualsiasi provenienza. Queste ultime saranno con decreto Reale, uditi il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato e il Consiglio di Stato, coordinate alle disposizioni pubblicate nel testo unico approvato col decreto Reale 22 aprile 1909, n. 229.

Art. 10.

Sono abrogate le disposizioni della legge 9 luglio 1908 n. 405, dell'art. 3 della legge 5 aprile 1908, n. 111, dell'art. 20 della legge 9 luglio 1908, n. 418, e ogni altra disposizione che sia contraria a quelle contenute nel presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 giugno 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — TEDESCO — FACTA — LEONARDI-CATTOLICA — FINOCCHIARO-APRILE — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine Generale N. 9. (SERVIZIO VI).

Aggiunte e modificazioni al Regolamento sul vestiario uniforme e su oggetti di uso personale.

Con l'unita Appendice N. 10 al Regolamento sul Vestiario uniforme e su oggetti di uso personale si dà conoscenza di alcune aggiunte e modificazioni apportate al Regolamento stesso.

Ordine di Servizio N. 214. (SERVIZIO VII).

Servizio di corrispondenza con la Tramvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana con diramazione Ponte di Barbarano-Barbarano della Società Tramvie Vicentine.

Di conformità ad apposita convenzione concordata con la Società Tramvie Vicentine, a datare dal 25 luglio 1912 viene attuato il servizio di corrispondenza dei trasporti con la Tramvia a vapore Bassano-Vicenza-Montagnana con diramazione Ponte di Barbarano-Barbarano.

DISPOSIZIONI GENERALI.

1. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle amministrazioni corrispondenti e quelle della Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana con diramazione Ponte di Barbarano-Barbarano, si effettua per mezzo delle stazioni di Vicenza e di Montagnana e si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli

in partenza dalle stazioni della Tramvia stessa, salvo le esclusioni di cui al punto 2, e comprende le spedizioni a G. V. a P. V. Acc., ed a P. V. O., compresi i veicoli, il bestiame, il numerario, le carte-valori, gli oggetti preziosi ed i feretri.

L'inoltro dei trasporti a piccola velocità accelerata ha luogo sulla Tramvia a grande velocità od a piccola velocità ordinaria a seconda della richiesta fatta dal mittente sui documenti di trasporto.

2. *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono escluse dal servizio di corrispondenza:

a) le spedizioni fra le stazioni della Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana e le stazioni di Vicenza e di Montagnana delle F. S.;

b) le spedizioni fra le stazioni di Bassano, Vicenza e Montagnana delle Tramvie e le stazioni delle F. S.;

c) le spedizioni dalla stazione di Montagnana delle F. S. alle stazioni delle F. S. oltre Vicenza e viceversa e dalla stazione di Vicenza delle F. S. alle stazioni delle F .S. oltre Montagnana e viceversa;

d) le spedizioni da stazioni delle F .S. oltre Montagnana per quelle delle F. S. oltre Vicenza e viceversa;

e) le spedizioni da stazioni delle F. S. oltre Montagnana per stazioni del tratto Vicenza-Bassano della Tramvia e viceversa, in transito sulla Tramvia Montagnana-Vicenza;

f) le spedizioni fra le stazioni di Vicenza e Montagnana delle F. S.;

g) le merci trasportate in vagoni speciali;

h) i colli indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate e le merci di lunghezza superiore a metri 7;

i) le materie esplodenti di cui alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle Tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

l) le mercanzie il cui trasporto esige vagoni accoppiati.

3. *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza. Distanza e servizî delle stazioni tramviarie.* — Le stazioni delle Ferrovie dello Stato nonchè quelle di altre Amministrazioni con le quali esi-

sta il servizio cumulativo o di corrispondenza, possono effettuare, salvo le esclusioni di cui al punto 2., i trasporti di cui al precedente punto 1., con tutte le stazioni della Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana e diramazione Barbarano-Ponte di Barbarano in quanto le une e le altre siano abilitate ai trasporti stessi.

Le stazioni della Tramvia concessionaria ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dalle stazioni di scambio di Vicenza e di Montagnana e dei servizi ai quali sono abilitate, risultano dal prospetto « Allegato A ».

4. *Trasbordo dei carri ferroviari nelle stazioni di Vicenza e Montagnana della Tramvia.* — E' ammesso l'inoltro, pel trasbordo, fino alle stazioni di Vicenza e Montagnana della Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana, dei carri delle Ferrovie dello Stato ed assimilati con carico completo o da considerarsi come tale, a termini delle tariffe e delle disposizioni vigenti, di merci dirette alle stazioni della Tramvia anzidetta ,e così dei copertoni e degli attrezzi di carico, che coprono ed assicurano le merci sui carri.

È pure ammesso l'inoltro fino alle stazioni di Vicenza e di Montagnana della Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana dei carri vuoti F. S. pel carico a carro completo o da considerarsi come tale, con merci provenienti da detta Tramvia nonchè dei copertoni e degli attrezzi di carico di proprietà delle Ferrovie dello Stato, che fossero richiesti per la copertura o l'assicurazione delle merci da caricarsi.

Il trasbordo ed il carico delle merci nelle Stazioni Tramviarie di Vicenza e Montagnana, ha luogo a cura, rischio e spesa della Società concessionaria.

NORME E CONDIZIONI PER L'ESEGUIMENTO DEI TRASPORTI IN SERVIZIO DI CORRISPONDENZA

5.*Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza dovranno essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle Ferrovie dello Stato, ai quali dovranno pure attenersi le stazioni della Tramvia concessionaria.

6.*Documenti di trasporto.* — Tutte le spedizioni indirizzate alle stazioni della Tramvia dovranno essere indistintamente car-

teggiate per Vicenza o per Montagnana, come se dirette all'una o all'altra di dette stazioni ed i relativi documenti di trasporto dovranno portare l'indicazione della destinazione definitiva colla formula: Vicenza per.... o Montagnana per....

Per le spedizioni in partenza dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato, gli speditori devono presentare le note di spedizione o le lettere di porto in un solo esemplare del modello in uso pel servizio interno.

I trasporti in provenienza dalla Tramvia dovranno essere consegnati alle stazioni di Vicenza o Montagnana colla scorta di tanti esemplari delle richieste di spedizione in vigore sulle Ferrovie dello Stato, quante sono le Amministrazioni interessate, ed essere corredati di tutti i documenti prescritti dalle leggi, dai regolamenti, in materia di dogana, di polizia, di sanità e simili.

Sulle richieste di spedizione relative ai trasporti provenienti dalla Tramvia dovrà essere indicata quale stazione di partenza quella di Vicenza o di Montagnana e come mittente detta Tramvia. Inoltre nello spazio destinato alla descrizione della merce, e subito dopo l'indicazione di questa, dovranno risultare a stampa o mediante apposito bollo, gli estremi dell'originaria provenienza colla formula: « Ricarteggio in servizio di corrispondenza della spedizione N.... del.... proveniente da.... mittente.... » e nello spazio riservato alla firma del mittente, sarà apposto il bollo ad umido della Tramvia, colla firma, beninteso ,dell'incaricato della Tramvia stessa.

Per le spedizioni di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, tanto in destinazione che in provenienza della Tramvia suddetta e per quelle eseguite sotto il regime della tariffa speciale P. V. d'esportazione si dovrà esigere la presentazione di un esemplare in più dei documenti di trasporto, di conformità alle norme in vigore.

Per le spedizioni dirette all'estero sotto il regime della Convenzione di Berna, per il percorso soggetto alla medesima, la Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana consegnerà alle stazioni di Vicenza o di Montagnana (F. S.) oltre al bollettino di consegna relativa al percorso anteriore, anche la lettera di vettura internazionale con tutti gli altri documenti prescritti.

Il duplicato della lettera di vettura internazionale sarà rilasciato alla Tramvia, quale ricevuta della spedizione, mentre il

bollettino di consegna sarà allegato al tagliando della lettera di vettura che deve accompagnare la merce sino a destinazione; e ciò a giustificazione dell'eventuale spesa anticipata, rappresentante gli importi afferenti al percorso anteriore.

In senso inverso le stazioni di Vicenza o Montagnana rimetteranno alla Tramvia la lettera di vettura originale scortante la merce, trattenendo però il foglio di via o di spedizione .

Le spedizioni in partenza dalla Tramvia e destinate all'estero dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione per le Dogane nel numero di esemplari fissato per i diversi servizii internazionali e nell'apposito modulo conforme o quello stabilito dalle Ferrovie dello Stato, nonchè da un esemplare della Dichiarazione per le Statistiche del Commercio per l'estero e corredate, al pari di quelle in servizio italiano, da tutti i documenti prescritti dalle Leggi, dai regolamenti, in materia di dogana, di polizia, sanità e simili, tanto interni, quanto internazionali.

Per le merci soggette a cautele nelle zone di vigilanza e per gli spiriti e bevande alcooliche, dovranno pure essere osservate le norme pubblicate dalle F. S.

Quando avvenisse che si dovessero consegnare documenti di dogana in iscorta alle spedizioni in provenienza o destinazione della Tramvia si dovrà scambiare di essi particolareggiata ricevuta, previo esame della condizione dei trasporti in relazione ai documenti stessi ed alle prescrizioni di dogana. La stessa cosa dovrà farsi per gli altri documenti di cui è fatto cenno più sopra.

7. *Tariffe e tassazione dei trasporti.* — La tassazione delle spedizioni siano in assegnato od in affrancato, sarà limitata al percorso fino a Vicenza o Montagnana e fatta in base alle tariffe generali o speciali in vigore sulle linee delle Amministrazioni interessate, nonchè in base alle tariffe locali ed eccezionali per le quali sia ammessa la loro estensione ai servizî di corrispondenza, esclusa quindi l'applicazione di quelle che, non trovandosi in tale condizione, non fossero state ammesse dietro preventivi accordi.

Ciò s'intende pel percorso sulle linee della Rete dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti, ammesse al servizio cumulativo, inquantochè per la tassazione sul proprio percorso provvede la Tramvia e quindi pei trasporti in partenza da stazioni delle Ferro-

vie dello Stato o di altre Amministrazioni con queste in contatto, in destinazione della Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana, la tassazione di cui sopra si farà per il percorso da partenza fino a Vicenza o Montagnana e nel senso inverso per quello da Vicenza o Montagnana a destinazione, come se il trasporto fosse nel primo caso destinato a Vicenza o Montagnana e nel secondo caso in partenza dalle stesse stazioni.

8. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alle stazioni di scambio di Vicenza e Montagnana dev'essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci ,inquantochè le operazioni di carico e scarico in tali stazioni di scambio non possono essere eseguite dalle parti.

I trasporti di merci a P. V. Accelerata devono essere gravati rispetto alle medesime stazioni di scambio di Vicenza e Montagnana della tassa di transito di cui all'art. 108 delle tariffe vigenti.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a P. V. Ordinaria, nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendono le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico o di scarico, per le dette stazioni, il diritto fisso sarà ridotto per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

9. *Scritturazione e contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse nelle stazioni di scambio.* — Per la scritturazione, contabilizzazione e consegna dei trasporti destinati o provenienti dalla Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana e per la liquidazione delle relative tasse e spese a carico, le stazioni si atterranno alle disposizioni contenute negli articoli 30 (punto 1° e 2°) delle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* » (edizione 1° luglio 1909).

10. *Tassa e sopratassa di bollo.* — La tassa e la sopratassa di bollo sono dovute pei trasporti diretti alla Ferrovia corrispondente,

mentre ne sono esenti le rispedizioni di quelli, tanto in porto assegnato che in porto affrancato provenienti dalla Ferrovia stessa.

11. *Spese anticipate ed assegni.* — Le spedizioni tanto in partenza che in destinazione della Tramvia potranno, in base alle norme vigenti al riguardo, essere caricate di spese anticipate ed assegni (da pagarsi questi ultimi dopo l'incasso dal destinatario) verso l'applicazione delle tasse e provvigioni prescritte e seguendo le norme in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Per quanto concerne la contabilizzazione e la liquidazione degli assegni gravati su spedizioni tanto in partenza quanto in destinazione della Tramvia suddetta, valgono le disposizioni contenute nel punto 3° dell'art. 30 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

12. *Mancanze, manomissioni, spandimenti ed avarie alle merci. Riserve.* — Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili riscontrate in contraddittorio nel riconoscimento delle merci, si faranno constatare con annotazione sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'Agente dell'Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti sarà inoltre da redigersi, pure in contraddittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire la responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali ed i bollettini d'accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, dovranno scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità dovranno, nei termini e con le modalità prescritte dai regolamenti in vigore ,essere notificate dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti rispettivamente alle stazioni di Vicenza e di Montagnana che le comunicheranno alla Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana.

In senso inverso le predette stazioni dovranno notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per anormalità da esse riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della Tramvia.

13. *Giacenze e rifiuti.* — Per i colli rifiutati o per qualsiasi motivo giacenti, le stazioni d'arrivo corrisponderanno direttamente con quelle di Vicenza o Montagnana osservando le norme stabilite dall'ar. 112 delle Tariffe e condizioni vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

La notificazione della giacenza sarà fatta dalle stazioni della Tramvia sotto l'osservanza delle norme in vigore sulle medesime Ferrovie dello Stato.

14. *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni non a vagone completo, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi saranno dalla Tramvia ritirati o consegnati a sua cura e spesa negli Uffici e Magazzini delle F. S. delle stazioni di Vicenza o di Montagnana.

Le merci caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato s'intendono consegnate in via di fatto nelle suddette stazioni. Di conseguenza l'Amministrazione ricevente risponderà di ogni e qualsiasi avaria od ammanco che in seguito venisse riscontrato.

Per le spedizioni invece a carro completo, o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e delle disposizioni in vigore sulle F. S., e per quelle a P. V. di peso non inferiore a 3 tonnellate ciascuna se dirette alla Tramvia, e che soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle Ferrovie dello Stato se diretti alle linee di quest'ultime, saranno consegnate e ritirate su appositi binari nelle stazioni di Vicenza e Montagnana.

15. *Piombatura dei carri.* — La chiusura e la piombatura dei carri carichi coperti e scoperti muniti di copertoni, caricati a cura della Tramvia nelle proprie stazioni di Vicenza e Montagnana sarà fatta a cura della Tramvia stessa, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

La Tramvia, pei carri da essa piombati, è responsabile, in base ai processi verbali, delle avarie, mancanze e manomissioni delle merci che venissero constatate all'atto dello scarico nella stazione destinataria, o negli eventuali smistamenti e trasbordi nelle stazioni intermedie e che risultassero a suo carico.

16. *Trasporti in servizio. Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti, che gli uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra, per cose attinenti al servizio di corrispondenza, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente colle medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

Le stazioni di scambio di Vicenza e Montagnana si atterranno, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto dal presente Ordine di Servizio, alla Convenzione in principio citata, nonchè alle istruzioni speciali che venissero loro impartite.

In relazione al presente Ordine di Servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato A, dovranno essere fatte opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Inoltre nel Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Ed. 1° luglio 1908) si dovrà:

a pag. 58, di fianco al nome di Montagnana esporre il richiamo ****, riportando in calce la seguente nota:

**** Stazione di scambio con la Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana.

a pag. 105, di fianco al nome di Vicenza esporre il richiamo **, riportando in calce la seguente nota;

** Stazione di scambio con la Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana.

Ordine di Servizio N. 215. (Servizio VIII).

Rinnovazione delle tessere di riconoscimento per l'uso dei biglietti di abbonamento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907, Istruzione N. 11-1907 e Circolare N. 198-1908 ex Servizio IX)

A partire dal 1° agosto 1912 verrà man mano a scadere, per compiuto quinquennio, la validità delle tessere di riconoscimento per l'uso dei biglietti d'abbonamento emesse dal 1° agosto 1907 in poi e conseguentemente dalla data stessa incomincierà la rinnovazione delle tessere scadute.

Si richiamano pertanto le stazioni e le Agenzie alla esatta osservanza delle disposizioni vigenti al riguardo, contenute nelle pubblicazioni sopracitate e riassunte all'Art. 8, punto 1° delle Norme sul servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi; ed allo scopo di evitare i ritardi che ne verrebbero nella emissione delle tessere qualora la domanda e gli allegati di essa non rispondessero a tutti i requisiti necessari, si rammenta in particolar modo quanto appresso:

1. Tanto le domande di tessera Mod. I-245, quanto i due esemplari delle fotografie debbono essere sempre firmati dai titolari, o portare, se trattasi di richiedenti illetterati, il « croce segno » convalidato dalla firma di due testimoni;

2. Le fotografie debbono essere del formato detto « biglietto da visita » con l'immagine della testa dell'altezza di almeno un centimetro e non montate su cartoncino;

3. Data la durata di cinque anni delle tessere, le fotografie devono essere di buona fattura e con immagine che si possa distinguere anche con scarsa luce;

4. Sulle domande Mod. I-245, deve risultare ben chiaramente il nome della stazione alla quale devesi spedire la tessera, quando il ritiro di essa non si effettui presso la stazione che ne ha ricevuta la domanda;

5. Le tessere non possono essere consegnate ai richiedenti se non dopo che i medesimi vi abbiano apposto la propria firma od il « croce-segno » come sopra è detto, nello spazio a ciò destinato.

In aumento alle norme sopra ricordate si dispone — in dipendenza del rinnovamento delle tessere che va ad iniziarsi col 1° agosto 1912 — che:

6. Ad ogni domanda di tessera le stazioni dovranno informarsi se trattasi di rinnovazione e, in caso affermativo, far indicare sulla domanda stessa il numero della tessera scaduta, o prossima a scadere, affinchè gli uffici di emissione possano a loro volta riportarlo sulla nuova tessera coll'indicazione « In sostituzione della Tessera N. . . . . . . ».

Ciò è particolarmente necessario nel caso in cui il richiedente sia munito di biglietto d'abbonamento in corso di utilizzazione per evitare che il personale di controlleria possa sollevare eccezioni pel fatto che il numero della tessera indicato sul biglietto d'abbonamento non corrisponde con quello della tessera rinnovata.

7. Verificandosi il caso di viaggi di abbonati con tessere scadute di validità, il personale di controlleria dovrà limitarsi a far constatare all'abbonato l'irregolarità del suo viaggio invitandolo al rinnovamento della tessera, riscuotendo, caso per caso, a titolo di penalità la somma di L. 1.00.

Distribuito agli Agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 216. (Servizio VII).

Tariffa locale N. 231 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 2-1911)

Dal 1° agosto 1912, la tariffa locale N. 231 P. V. serie B sarà estesa ai trasporti di *solfato di soda greggio* in partenza dalla stazione di *Bologna*.

Per conseguenza, nella intestazione della serie B della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 217. (SERVIZIO VIII).

Ammissione della fermata di Affori, delle ferrovie Nord Milano, al servizio cumulativo. - Estensione di servizio per il raccordo Masini e Rossi.

Dal 10 giugno 1912 la fermata di Affori, situata sulla linea Milano-Erba delle Ferrovie Nord Milano, è stata ammessa al servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato ed altre Amministrazioni Secondarie già in rapporti di servizio cumulativo con le Ferrovie Nord Milano, per i trasporti a G. V. limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 200 e composte di colli non superanti ciascuno i Kg. 50 (escluso il numerario) e per quelli a P. V. O. a carro completo.

Il Raccordo Masini e Rossi delle Ferrovie stesse, di cui all'ordine di Servizio N. 244-1910, è stato abilitato a spedire, oltre ai materiali da costruzione e carbon fossile, anche terre cotte in grossi lavori, come anfore, giarre, olle, orci, vasi da fiori e simili non nominati, semprechè a vagone completo.

In relazione a quanto sopra dovranno apportarsi le opportune variazioni nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 218. (SERVIZIO VII).

Servizio cumulativo con la Società Anonima delle Funivie Savona-San Giuseppe.

Premesso che la Società Anonima delle Funivie Savona-S. Giuseppe, per l'esercizio di queste in servizio cumulativo colle Ferrovie dello Stato, ha costruito a S. Giuseppe di Cairo in fianco della stazione ferroviaria ed a questa allacciata, una propria stazione alla quale arrivano colle Funivie i carboni caricati nel porto di Savona e nella quale i carboni stessi passano direttamente o dopo deposito, sui carri ferroviari per essere poi tradotti a cura della Società stessa nella stazione ferroviaria;

di conformità ad accordi intervenuti colla Società predetta a partire dal giorno 25 luglio 1912, viene attivato, pel transito di San Giuseppe di Cairo, il servizio cumulativo pei trasporti di carboni, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni seguenti:

1. — *Trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo è ammesso esclusivamente pei trasporti a Piccola Velocità Ordinaria ed a carro completo di combustibili indicati nella tariffa speciale N. 122 B, cioè: carbone di torba e di lignite; carbone fossile e residui; coke; lignite; formelle e mattonelle di carbone fossile e di lignite, provenienti dal Porto di Savona.

2. — *Stazione delle Funivie e stazioni ferroviarie ammesse al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo di cui trattasi ha luogo soltanto per i trasporti *in partenza* dalla stazione di S. Giuseppe Funivie della Società delle Funivie, e destinati alle stazioni delle Ferrovie dello Stato, e non viceversa, abilitate ai trasporti a P. V. Ordinaria a carro completo.

Il servizio stesso si effettua pure con le seguenti Amministrazioni:

Ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone, Ferrovia Elettrica di Valle Brembana, Ferrovia Grignasco-Coggiola, Ferrovia Sondrio-Tirano, Società di Navigazione sul lago d'Iseo, Società di Navigazione sul lago di Como « Lariana », Impresa di Navigazione sul Lago Mag-

giore, Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza, Ferrovia Brescia-Iseo, Iseo-Edolo e Rovato-Iseo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Ferrovia Santhià-Biella.

3. — *Documenti di trasporti.* Le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo in partenza dalla stazione di S. Giuseppe Funivie saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato ed in un solo esemplare pei trasporti in destinazione della Rete dello Stato ed in due esemplari per quelli destinati ad altre Amministrazioni Italiane.

Oltre alla lettera di porto ogni carro sarà accompagnato dal prescritto foglio di scorta, conforme al modello in uso sulle F. S., debitamente compilato in ogni sua parte.

La Società delle Funivie ha l'obbligo di esporre sui documenti di trasporto le tasse anche per le spedizioni in assegnato; ma naturalmente le stazioni destinatarie hanno l'obbligo della revisione.

4. — *Distanze tassabili.* — Agli effetti della tassazione, la stazione di S. Giuseppe Funivie è equiparata alla stazione di S. Giuseppe di Cairo delle F. S.

La tassazione perciò dei trasporti in servizio cumulativo con le Funivie, sarà fatta in base alla distanza data dai Prontuari delle F. S., dalla stazione di S. Giuseppe di Cairo a destino.

5. — *Tariffe.* — Ai trasporti in servizio cumulativo sono applicabili, per il percorso di ciascuna Amministrazione, le tariffe e condizioni rispettivamente in vigore sulle medesime.

È consentita la riduzione del 5 % sui pesi minimi della tariffa relativa ai trasporti stessi.

6. — *Diritto fisso.* — Nessuna quota di diritto fisso sarà computata per spesa di stazione e per carico, rispetto alla stazione di S. Giuseppe Funivie.

La quota di diritto fisso da computarsi nella tassazione sarà quindi esclusivamente quella riflettente la stazione destinataria.

Nei casi in cui l'operazione di scarico in arrivo sia eseguita a cura e spesa della parte, deve essere concesso l'abbuono della relativa quota di diritto fisso.

Pei trasporti diretti in servizio cumulativo ad altre Amministrazioni ferroviarie, sarà applicato a favore delle F. S., intermedie, il diritto fisso supplementare stabilito dalle tariffe in vigore.

7. — *Uso dei carri.* — Per l'uso dei carri valgono le norme dell'art. 107 delle condizioni dei trasporti sulle F. S., salvo che per i trasporti in provenienza dalle Funivie non è obbligatoria sui documenti di trasporto l'indicazione della portata dei carri, di cui al comma *m*) dell'Art. 92 delle condizioni dei trasporti vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

In mancanza dell'indicazione della portata dei carri, la tassazione si farà sul peso reale in quanto non sia inferiore del 5 % alla portata del carro.

Nel caso che il peso reale sia inferiore del 5 %, la tassazione si farà sul peso corrispondente alla portata del carro diminuita del 5 %.

8. — *Instradamento dei trasporti.* — I trasporti saranno instradati sulle F. S. in base alle disposizioni in vigore.

9. — *Pagamento delle tasse ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo potranno aver luogo tanto in porto affrancato che in porto assegnato.

10. — *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa e sopratassa di bollo.

11. — *Spese anticipate, assegni, riserve, accertamenti, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, gli assegni, le modificazioni al contratto di trasporto, le riserve in caso di mancanza od avarie, accertamenti di anormalità o di abusi, giacenze, deviazioni dei trasporti e responsabilità delle tasse, valgono anche nei rapporti con la Società delle Funivie le norme e le prescrizioni vigenti sulle F. S.

12. — *Trasporti per oltre le Ferrovie dello Stato.* — I trasporti destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati per la stazione in contatto con l'Amministrazione destinataria, da dove se ne effettuerà la rispedizione d'Ufficio con le norme in vigore fra la Rete dello Stato e le accennate Amministrazioni.

13. — *Termini di resa.* — L'Amministrazione delle F. S., nei rapporti con le parti interessate nelle spedizioni, risponde esclusivamente del termine di resa assegnato dalle condizioni dei trasporti vigenti sulle sue linee per il percorso S. Giuseppe di Cairo-destinazione.

Il detto termine di resa incomincia a decorrere dalla data in cui la spedizione viene presa in consegna dalle F. S., data che dovrà risultare dal bollo composto da applicarsi sui documenti di trasporto dal transito di S. Giuseppe di Cairo.

Di conseguenza in caso di reclamo per ritardo delle spedizioni in servizio cumulativo, qualora il termine assegnato al percorso S. Giuseppe di Cairo-destinazione non sia stato superato, la nostra Amministrazione non è ad altro tenuta nei confronti delle parti interessate nelle spedizioni stesse, che a dimostrare loro che nelle sue linee il ritardo non si è verificato.

14. — *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che la stazione di S. Giuseppe Funivie e gli Uffici delle Funivie avessero a mandare alle stazioni e agli Uffici delle F. S., o viceversa, per affari attinenti al servizio cumulativo, e gli annessi documenti, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle F. S.

15. — *Operazioni nella stazione di transito.* — Per le operazioni e registrazioni dei trasporti in servizio cumulativo la stazione di S. Giuseppe Funivie funzionerà come sussidiaria della stazione ferroviaria di S. Giuseppe di Cairo, osservando le prescrizioni in vigore sulle F. S. per la tenuta delle gestioni.

Conseguentemente i trasporti carteggiati dalla stazione di San Giuseppe Funivie non danno luogo, agli effetti contabili, a scritturazioni di transito nella stazione di S. Giuseppe di Cairo.

Per la liquidazione con le Funivie degli introiti giornalieri sui trasporti in servizio cumulativo, nonchè degli importi delle spese anticipate e degli assegni quietanzati, saranno fornite alla stazione di S. Giuseppe di Cairo opportune istruzioni dai competenti Uffici.

16. — *Scritturazione dei trasporti.* — In relazione all'articolo precedente, dovendo la gestione merci della stazione di S. Giuseppe Funivie funzionare come sussidiaria di quella di S. Giuseppe di Cairo, si avvertono le stazioni che i trasporti in partenza dalle

Funivie saranno da considerarsi come provenienti da una stazione interna delle Ferrovie dello Stato e dovranno perciò essere contabilizzati nei registri e nei riassunti del servizio interno.

In modo analogo dovrà regolarsi la stazione di S. Giuseppe Funivie per la distinzione dei trasporti, comprendendo nel servizio interno le spedizioni dirette a stazioni delle Ferrovie dello Stato, e nel servizio cumulativo le spedizioni destinate a stazioni delle Amministrazioni Secondarie.

Per tutto quanto non è previsto dal presente Ordine di Servizio valgono le norme generali che regolano i servizi cumulativi con le Ferrovie concesse all'industria privata.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativo Allegato A, devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi.

Nell'enumerazione dei transiti interni non contabili di cui all'Art. 3, delle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito* » si dovrà aggiungere: « *Funivie Savona-S. Giuseppe di Cairo* » con l'indicazione del transito di « *S. Giuseppe di Cairo* ».

Inoltre a pag. 84 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » dovrà essere aggiunto di fianco al nome della stazione di S. Giuseppe di Cairo il richiamo (***) corrispondente alla seguente nota da riportare in calce:

(***) *Stazione di transito con le Funivie Savona-S. Giuseppe.*

Nella « Prefazione Generale all'orario generale di servizio 1 maggio 1912 (parte seconda) » si dovranno praticare le seguenti aggiunte:

a pag. 4 introdurre l'indicazione della « Società Anonima Funivie Savona-S. Giuseppe » e della relativa linea Savona-S. Giuseppe con il N. 445 d'ordine.

a pag. 14 inserire nella sede opportuna il nome della stazione di *S. Giuseppe Funivie* con l'indicazione della linea 445.

Circolare N. 53. (Servizio VII)

Uso di calzatoie speciali per assicurare il carico dei fusti.

In relazione all'Ord. di Servizio N. 151 - 1912 (Bollettino N. 22) si rammenta che le stazioni le quali a cura delle Divisioni di Movimento furono dotate di una scorta di calzatoie speciali per assicurare i fusti pieni, ne dovranno far uso appena saranno loro fornite dai Magazzini, seguendo le istruzioni contenute nell'Ordine di Servizio sopracitato. Fermo restando che per il trasporto dei liquidi *il cui carico spetta alle parti*, queste devono provvedere direttamente all'assicurazione dei fusti, sarà tuttavia opportuno che le stazioni facciano presente agli speditori la convenienza di assicurare il carico nei carri mediante l'impiego delle calzatoie di cui è oggetto il ripetuto ordine di servizio. Tali calzatoie potranno, *dalle stazioni che ne hanno deposito*, essere vendute al pubblico al prezzo di L. 0.12 cadauna. *Resta assolutamente vietato alle stazioni di vendere al pubblico calzatoie speciali che fossero state adoperate per altri trasporti.* Il ricavato di tale vendita dovrà dalle stazioni essere versato quale introito estraneo al traffico emettendo il prescritto avviso d'introito B. 110 (art. 53, Istruzione N. 2 - 1906 del Servizio II). Gli uffici di Ragioneria disporranno perchè gli introiti di cui trattasi siano contabilizzati ai ricuperi del Movimento e Traffico (Part. 95).

Le stazioni provviste di calzatoie speciali, dovranno tener nota delle calzatoie adoperate nei singoli trasporti, di quelle eventualmente vendute al pubblico, segnalandone la rimanenza al proprio Circolo di ripartizione col Mod. 302/701.

Quando la scorta delle calzatoie fosse per essere esaurita, le stazioni, servendosi dello stesso Mod. 302/701, ne faranno richiesta al proprio Circolo di Ripartizione. Le stazioni sedi di Circolo di ripartizione alle quali perverranno calzatoie speciali spedite da stazioni che non hanno scorta, dovranno trasmettere al Circolo stesso i bollettini G. 155, tenendo nota su apposito registro G. 161 della quantità di calzatoie pervenute in concentramento; del loro

stato di conservazione, della loro provenienza e degli estremi (numero e data) del Mod. G. 155 d'accompagnamento.

Le calzatoie di cui trattasi dovranno essere custodite in apposito locale, o nel magazzino della G. V., e tenute a disposizione del Circolo di ripartizione. I Circoli di ripartizione conserveranno in atti i Mod. G. 155, tenendo a loro volta in evidenza la quantità di calzatoie ricevute, sia per completare la scorta nelle proprie stazioni di deposito che ne faranno richiesta, sia per fornire le stazioni di altri Circoli, quando ciò venisse ordinato dalle Delegazioni Veicoli da cui dipendono.

Nei giorni 1° e 16 di ciascun mese i Circoli segnaleranno alla propria Delegazione Circolazione Veicoli, la quantità delle calzatoie eccedenti ai bisogni delle dipendenti stazioni di deposito e nel contempo faranno le richieste del caso per il reintegro delle scorte che fossero per esaurirsi.

Le Divisioni Movimento dovranno pertanto far pervenire con sollecitudine al Servizio Centrale VII l'elenco delle Stazioni che vennero provviste di calzatoie speciali (da richiedersi ai Magazzini col Mod. F. 19) indicando per ciascuna stazione la quantità assegnata.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, *ai Guarda Magazzino ed ai Capi Squadra alle merci.*

Circolare N. 54 (Servizio VIII).

Irregolarità nei trasporti di derrate alimentari per l'estero in conto corrente.

Malgrado i precedenti richiami, continuano a riscontrarsi, nell'eseguimento dei trasporti di derrate alimentari per l'estero in conto corrente, numerose irregolarità ed in particolar modo errate e difformi indicazioni fra i secondi duplicati che le stazioni rilasciano a partenza ed i tagliandi di lettera di vettura, tanto da provocare lunghi carteggi e contestazioni colle Ditte Esportatrici.

Si è inoltre rilevato:

a) omissione della richiesta di pesatura d'ufficio sui tagliandi che pervengono al Controllo, mentre tale richiesta figura anche a stampa sui duplicati che vengono rilasciati dalle stazioni di partenza ai rappresentanti delle Società Esportatrici;

b) mancata indicazione sui tagliandi della lettera di vettura dell'ora di consegna a vuoto e di riconsegna a pieno del carro, per il computo delle eventuali tasse di sosta;

c) applicazione della tassa di pesatura senza che risulti nell'apposito spazio la prescritta convalidazione a mezzo del relativo timbro, ovvero apposizione del timbro senza applicazione della tassa di pesatura;

d) mancanza della firma manoscritta, da apporsi sotto la ragione sociale della Ditta Esportatrice, che vi figura a stampa sulla lettera di vettura, da parte della persona che effettua il trasporto.

S'invitano pertanto le stazioni alla rigorosa osservanza delle disposizioni che regolano l'accettazione dei trasporti di derrate alimentari in conto corrente, riassunte all'art. 38 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci, ed a quanto è prescritto dall'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero, 10 ottobre 1901, e si interessa il Controllo Prodotti di Firenze di segnalare alle competenti Divisioni del Movimento e Traffico, quelle stazioni che abitualmente trascurano l'applicazione delle indicate disposizioni, per gli opportuni provvedimenti disciplinari a carico dei responsabili.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 55 (Servizi VII e X).

Mancanze e rotture di oggetti di corredo e avarie alle carrozze della Compagnia dei Wagons-Lits.

Quando, per fatto imputabile all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, si verificano avarie a carrozze di proprietà della Compagnia dei Wagons-Lits e guasti o rotture agli oggetti di cor-

redo delle carrozze stesse, gli agenti della Compagnia hanno l'obbligo di farli constatare immediatamente dal nostro personale, redigendo quindi apposito verbale in doppia copia da firmarsi in contradditorio dai predetti agenti e da quelli delle Ferrovie che hanno fatta la constatazione.

I nostri agenti devono prestarsi, non appena richiesti, alla constatazione dei danni in parola, provvedendovi in caso, e sempre quando sia possibile, anche durante la marcia del treno. Essi devono sopratutto appurare:

1° se i danni indicati nel verbale e le circostanze di tempo e di luogo in esso descritte rispondono scrupolosamente a verità;

2° se la causale del danno possa in tutto ed in parte essere imputabile alla Compagnia Wagons Lits;

3° se data l'ora regolamentare dei pasti, le tavole del ristorante avrebbero dovuto o no essere apparecchiate;

4° se (e ciò nel solo caso che il verbale tratti di soli oggetti di corredo) si ebbero a verificare danni esterni tenuto conto che fra i danni esterni devono comprendersi anche le rotture di vetri delle carrozze.

Dopo eseguita la constatazione, qualunque ne fosse l'esito, i nostri agenti dovranno inoltre firmare i relativi verbali non senza però premettere tutte quelle circostanze che in ordine ai fatti come sopra appurati possono salvaguardare l'interesse della nostra Amministrazione.

È ovvio avvertire che analoga facoltà deve essere lasciata agli agenti della Compagnia, i quali potranno inserire a verbale quanto ritengono opportuno.

Oltre i casi di cui sopra, si dovrà pure redigere apposito verbale in duplo per la mancanza di oggetti di corredo o avarie nei compartimenti ordinari delle carrozze a letto, mancanze o avarie che gli agenti ferroviari devono constatare prima della partenza del treno; e per i danni verificatisi durante il viaggio nei compartimenti stessi e che gli agenti della Compagnia devono denunciare e far constatare dal nostro personale non oltre la stazione termine di corsa.

I verbali devono essere compilati in lingua italiana e devono contenere la descrizione dettagliata delle avarie alle carrozze e dei guasti o rotture agli oggetti di corredo e la indicazione della Squadra Rialzo o della Officina in cui sarà eventualmente inoltrata la carrozza per la riparazione.

Un esemplare del verbale sarà trattenuto dagli agenti della compagnia; e l'altro esemplare sarà spedito dal nostro personale al Servizio Centrale VII, Ufficio Circolazione Veicoli-Roma, quando dal verbale risultino mancanze o rotture agli oggetti di corredo delle carrozze. Il detto Ufficio poi, qualora dal verbale risultino pure avarie alle carrozze, comunicherà per visione il verbale stesso alla competente Divisione Trazione e Materiale od all'Officina del materiale mobile da cui venisse eseguita la riparazione della carrozza. Se invece il verbale riguarda esclusivamente avarie alle carrozze, il nostro esemplare sarà da trasmettersi dal personale direttamente alla competente Divisione Trazione e Materiale o all'Officina del materiale mobile incaricata della riparazione.

Resta inteso che i nostri agenti dovranno curare che il suddetto esemplare del verbale sia loro sempre rimesso e che in caso di rifiuto da parte del personale della W. L. dovranno segnalare la cosa alla sede cui era destinato il verbale stesso.

La presente annulla e sostituisce la Circolare del Servizio VII° N. 3-1907.

Circolare N. 56. (Servizio IV)

Norme da seguirsi per la comunicazione della votazione annuale definitiva agli agenti ai quali sono stati assegnati i punti di merito.

Per ottenere che la comunicazione della votazione annuale definitiva agli agenti ai quali sono stati assegnati i punti di merito, riesca uniforme per tutto il personale, si stabiliscono le seguenti norme alle quali si prega attenersi rigorosamente.

1° - La comunicazione della votazione deve farsi a ciascun agente mediante apposito foglio personale contenente le seguenti indicazioni:

— nome e cognome;

— qualifica;

— totale complessivo dei punti di merito assegnati all'agente nell'esercizio finanziario 1911-1912;

— totale dei giorni di assenza dal servizio;

— votazione definitiva;

— firma del superiore che ha assegnato i punti di merito.

Non occorre modulo speciale per la redazione di tale foglio.

2° - All'atto della comunicazione, l'agente deve rilasciare, in segno dell'avuta partecipazione, la propria firma sopra un elenco tracciato come al seguente schema, del quale debbono esser senz'altro riempite le prime due colonne inscrivendovi gli agenti per ordine alfabetico.

Nome e cognome dell'agente	Qualifica	Comunicazione della votazione		Indicazioni relative agli eventuali reclami		Osservazioni
		Firma dell'agente	Data	Firma di chi consegna il reclamo (1)	Data	
1	2	3	4	5	6	7

(1) Agente o chi per esso.

3° - Se qualche agente non intende ritirare il foglio od anche ritirandolo non intende apporre la firma sull'elenco, il superiore ne farà annotazione nella colonna « Osservazioni » indicando nell'elenco la data.

4° - La comunicazione della votazione deve farsi con la massima sollecitudine, in modo che tutti gli agenti presenti in servizio la ricevano non più tardi della 1ª quindicina di agosto p. v.

Com'è detto nella circolare n. 44 (Servizio IV°), pubblicata nel Bollettino n. 27 del 4 luglio c. a., l'eventuale reclamo contro il risultato della votazione dev'essere indirizzato al Superiore indicato a col. 5 dell'allegato all'Ordine Generale 9-1911 e consegnato, per la trasmissione, al Superiore che ha assegnato i punti di merito.

5° - Il reclamo deve essere scritto e firmato.

6° - Il tempo utile per la presentazione del reclamo è stabilito in 15 giorni dalla data della partecipazione della votazione, onde resteranno senza effetto i reclami presentati oltre detto termine.

7° - La risposta ai reclami deve esser data dal superiore, di cui a colonna 5 suddetta, entro 20 giorni dalla loro presentazione.

8° - Agli agenti assenti per malattia, aspettativa, congedo straordinario ecc., l'assenza dei quali si presume di qualche durata, la comunicazione della votazione deve farsi a domicilio, con i mezzi e nei modi normalmente seguiti per le comunicazioni d'ufficio, entro il termine suindicato.

In tale occasione si dovrà indicare all'agente il nome del Superiore al quale dovrà essere rivolto l'eventuale reclamo (1), quello dell' altro Superiore a cui deve essere spedito (2), e il termine entro cui il reclamo dev'essere presentato (15 giorni dalla data della partecipazione).

9° - Quando la partecipazione debba farsi a mezzo di posta, vale come data della partecipazione della votazione o della presentazione dell'eventuale reclamo, la data del timbro postale.

---

(1) Quello cui a colonna 5 dell'Ordine Generale 9-1911.
(2) Quello che ha assegnato i punti di merito.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 5.v (Servizi VII, VIII e X).

Trasporto delle barbabietole e dei relativi residui.

Allo scopo di regolare i trasporti delle barbabietole e relativi residui da e per le fabbriche di zucchero, si stabilisce:

1° Carri assegnati agli zuccherifici. — In relazione agli appositi contratti, saranno assegnati temporaneamente alle Società esercenti le Fabbriche di zucchero, carri aperti a sponde alte, di diversa portata.

Tali carri dovranno essere adoperati unicamente per il trasporto delle barbabietole, delle calci di defecazione e delle fettuccie (residui delle barbabietole), provenienti da stazioni delle Ferrovie dello Stato e destinate alle singole Fabbriche e per le spedizioni dalle Fabbriche stesse a stazioni delle Ferrovie dello Stato.

A cura del Servizio Centrale X, sarà apposta sulle pareti dei carri l'iscrizione « *Barbabietole* », seguita dall'indicazione dell'anno cui si riferisce la campagna bietolifera e dal nome della località sede della Fabbrica alla quale sono assegnati.

I carri assegnati a Fabbriche trovantisi in una medesima località, porteranno altresì il nome della rispettiva Fabbrica. Quando, per concessione speciale del Servizio Centrale VII, trovansi scritte sui fianchi dei carri noleggiati, due o più località sedi di fabbriche, le stazioni permetteranno l'uso di tali carri promiscuamente fra le fabbriche stesse.

A fine di evitare che, a campagna ultimata, restino in circolazione carri con la marcatura speciale e di prevenire contestazioni con gli Zuccherifici circa la cessazione dei noli, si prescrive che la stazione che riceve un carro carico o vuoto, pel quale manchino disposizioni da parte dello Zuccherificio cui è assegnato, lo ritorni senz'altro alla stazione — sede dello Zuccherificio — indicata sul carro, la quale provvederà per la riconsegna e smarcatura.

Solo verso speciale autorizzazione del suddetto Servizio Centrale VII, gli Zuccherifici potranno inviare i carri, loro noleggiati per tali trasporti, anche su linee di Ferrovie Secondarie, allo scopo di prendere e portare carico.

In caso di autorizzazione, si faranno ai transiti le registrazioni d' uso, onde assicurare la percezione dei noli dalle Ferrovie Secondarie o di quelle altre tasse di passaggio, di manovra ecc., stabilite per Convenzione con ciascuna Ferrovia o Tramvia.

I carri assegnati agli Zuccherifici debbono essere considerati come carri di proprietà privata, quantunque non subiscano il cambio delle marche e dei numeri; ed in quanto non sia diversamente stabilito dal presente Ordine di Servizio, essi dovranno essere assoggettati alle disposizioni del Regolamento per i carri privati.

Si rammenta in ispecial modo che, essendo destinati esclusivamente ai trasporti da e per gli Zuccherifici, tali carri non dovranno essere per nessun motivo utilizzati dalle stazioni per altri trasporti che non siano quelli della Fabbrica cui sono assegnati, nemmeno nei loro viaggi a vuoto.

2° Consegna e riconsegna dei carri. — La *consegna* dei carri alle Società esercenti gli Zuccherifici, avrà luogo nelle stazioni e nei giorni che saranno a tempo indicati e stabiliti di comune accordo con le Società esercenti gli Zuccherifici; essa potrà avvenire anche in stazioni che non siano quelle a contatto con la Fabbrica di zucchero.

La consegna anche parziale dei carri alle Fabbriche dovrà risultare da apposito verbale Mod. *G*-181, redatto in quattro esemplari a cura della stazione che fa la consegna e firmato dai Rappresentanti della ferrovia e degli Zuccherifici. Uno degli esemplari rimarrà alla Società ricevente, e gli altri saranno spediti, in giornata, raccomandati, uno alla Divisione Movimento e Traffico, l'altro alla Delegazione Circolazione Veicoli nella giurisdizione della quale la stazione è compresa, ed il quarto, al Controllo Prodotti P. V. in Torino.

Le stazioni hanno spesso trasmesso con ritardo alle dette Sedi i verbali di consegna. Trattandosi di documenti indispensabili per diverse controllerie, per l'emissione dei conti, per la revisione delle tasse dei trasporti, nonchè per coordinare progressivamente la nu-

merazione dei carri, da elencarsi in appositi fogli da passarsi ai Revisori, occorre che le stazioni li trasmettano in giornata.

Le Delegazioni Circolazioni Veicoli, a loro volta, invieranno i verbali sollecitamente all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma

I singoli verbali dovranno indicare esattamente la marca, la serie, il numero dei carri e la portata in tonnellate (indicata sui longaroni) di ciascun carro.

Si fa speciale raccomandazione per ciò che riguarda la indicazione della portata e della data di consegna, essendo su ciò essenzialmente basati il computo delle tasse di trasporto; la liquidazione della tassa fissa e di conguaglio e quella di nolo.

Nel caso si preveda di non poter consegnare i carri o parte di essi a qualche Fabbrica, alla data prestabilità, dovrà esserne dato avviso 8 giorni prima alla Fabbrica stessa a cura delle Divisioni Movimento e Traffico o delle Sezioni di Movimento, indicando approssimativamente l'epoca nella quale avverrà la consegna.

La *restituzione* anche parziale dei carri delle Fabbriche di zucchero alla Ferrovia, avvenga per guasti o per cessato bisogno, dovrà effettuarsi solamente nella stazione a contatto con la fabbrica di zucchero, od in quella ove ebbe luogo la consegna, ma sempre mediante verbale Mod. *G*-181*a* steso in triplo esemplare, uno dei quali rimarrà alla Società che restituisce i carri e gli altri saranno spediti in giornata, in piego raccomandato uno alla Delegazione Circolazione Veicoli e l'altro alla Divisione Movimento e Traffico interessata.

Le Delegazioni Circolazione Veicoli, appena presane nota, li rispediranno all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

In detti Verbali di consegna e di riconsegna dovranno pure risultare gli eventuali guasti e le mancanze accertate ai carri stessi.

Il Servizio Centrale VII, potrà concedere alle Fabbriche, che la restituzione dei carri ad esse noleggiati, avvenga anche in ordine non rigorosamente cronologico rispetto alla consegna, purchè la portata dei carri che si restituiscono, sia corrispondente a quella dei carri che avrebbero dovuto essere restituiti per i primi.

3° Spedizioni di carri vuoti. — I carri vuoti verranno trasportati gratuitamente nei loro percorsi per andare a prendere carico, e la loro spedizione si farà dalle stazioni dietro presenta-

zione, da parte della Società concessionaria, di regolare lettera di porto, nella quale sarà indicato dove ed a chi i carri vuoti sono destinati. Con una stessa lettera di porto non può essere spedito più di un carro. Sulle lettere di porto dovrà figurare la dicitura « *Convenzione speciale* ».

Verificandosi altri percorsi a vuoto, per fatto della fabbrica dello zucchero, sarà dovuta alla Ferrovia la tassa di L. 0.05 per carro e per chilometro.

Qualora quindi, una stazione venisse invitata, per telegramma od a mezzo di lettera, dalla Ditta alla quale i carri sono noleggiati, **a ritornare** o *rispedire altrove* dei carri *giuntile vuoti*, essa stazione effettuerà la nuova spedizione, compilando regolare lettera di porto e gravando questa della sopradetta tassa per ogni chilometro di percorso a vuoto da effettuarsi.

La stazione destinataria curerà la riscossione del relativo importo da chi ritirerà il carro.

Le stazioni non dovranno accettare disposizioni verbali per il ritorno o la *rispedizione altrove* di carri giunti vuoti.

Anche le spedizioni di veicoli vuoti assegnati agli zuccherifici, eventualmente autorizzate a passare sulle linee di altre Amministrazioni, dovranno effettuarsi con lettera di porto ordinaria da presentarsi dagli Zuccherifici, e, come si pratica per i carri di costruzione speciale di proprietà privata, esenti da tassa di trasporto.

4° Spedizione dei carri carichi - Etichette. — Le spedizioni dei carri carichi sono regolate dalle norme ordinarie di tariffa, e quindi gli Zuccherifici debbono presentare regolare lettera di porto, la quale dovrà portare la leggenda « *Convenzione speciale* » e le stazioni applicheranno ai carri stessi le etichette prescritte per le spedizioni ordinarie.

Agli zuccherifici è data però facoltà di fare applicare ai carri delle etichette colorate per distinguere le diverse provenienze delle barbabietole, ma in modo che le etichette stesse non ricoprano altre indicazioni esistenti sui carri.

Per facilitare la verifica delle tasse, si prescrive che le stazioni mittenti appongano sulle lettere di porto con apposito tim-

bro la dicitura: « carro noleggiato », indicando sempre sul documento stesso la portata del carro.

Sono vietate spedizioni di carri da una stessa stazione e nello stesso giorno per più Zuccherifici, come pure è vietato di utilizzare carri per fabbriche diverse da quelle cui sono assegnati.

Le stazioni di partenza dovranno vigilare affinchè i carri non siano caricati oltre la portata, compresa la tolleranza, e che sui carri si formino cumuli eccessivi, che possano determinare la caduta delle bietole durante le manovre.

Verificandosi tali irregolarità, le stazioni dovranno ordinare lo scarico della parte eccessiva.

5° Tassazione dei trasporti. — Ai trasporti eseguiti da e per le Fabbriche di zucchero, con i carri ad esse assegnati, verranno applicate le tariffe in vigore per il genere dei trasporti stessi, notando che agli effetti del punto I comma *c*) dell'art. 107 delle tariffe, i carri in questione dovranno essere considerati come richiesti della portata che su di essi è segnata. In altri termini le tasse saranno sempre da calcolarsi in minimo sul peso corrispondente alla portata del carro impiegato.

Per le barbabietole ed i residui relativi è ammessa la tolleranza del 5 % agli effetti dell'applicazione dell'art. 105 delle Tariffe; quindi se la differenza fra il peso dichiarato e quello riconosciuto non supera l'accennata percentuale, non sono da applicarsi penalità.

In caso diverso si deve far luogo all'applicazione della multa in ragione di una volta il complemento tassa, se la differenza fra il peso dichiarato ed il riconosciuto non supera del 10% della portata del carro impiegato (art. 105, comma *a*), e di due volte il complemento tassa, qualora la differenza superi il 10% della portata del detto carro (art. 105, comma *b*).

La tassa di pesatura devesi applicare indistintamente in tutti i casi previsti dall'art. 113 delle tariffe, cioè quando il peso non sia stato dichiarato dal mittente o quando quello riconosciuto sia inferiore al dichiarato e la differenza ecceda il 5 %.

In quanto non è previsto dal presente Ordine di Servizio valgono le Norme e Condizioni stabilite per gli altri trasporti.

6° Facoltà di eseguire le spedizioni delle barbabietole, dei residui e della calce di defecazione in porto assegnato. — È accordato alle Ditte proprietarie degli Zuccherifici di eseguire in porto assegnato le spedizioni di barbabietole dirette alle rispettive fabbriche caricate nei carri assegnati alle medesime, alla condizione però che nelle lettere di porto le Ditte stesse risultino contemporaneamente come mittenti e come destinatarie.

Parimenti è concesso alle Ditte proprietarie degli Zuccherifici di eseguire in porto assegnato le spedizioni, a chiunque dirette, di fettuccie e di calce di defecazione provenienti dalle Fabbriche.

7° Spedizioni con carri non noleggiati. — Le fabbriche potranno ricevere merci anche con carri non assegnati, ma in tali casi, il mittente non dovrà essere la Fabbrica stessa e le stazioni esigeranno che le spedizioni di barbabietole, fettuccie e calce di defencazione, trasportate con carri ordinari, vengano effettuate alle condizioni tutte che regolano i trasporti ordinari, come pure in base a dette condizioni, le Fabbriche di zucchero potranno riutilizzare i carri non specializzati, che siano stati loro consegnati carichi.

8° Disposizioni per sollecitare i trasporti. — I trasporti dei carri carichi di barbabietole, di fettucce e di calce di defecazione, nonchè di quelli vuoti che sono inviati a prendere carico, devono essere eseguiti il più sollecitamente possibile. A tale scopo le Divisioni di Movimento e Traffico, prendendo accordi fra di loro, quando ne sia il caso, provvederanno in tempo utile a disciplinare la composizione dei treni, e, se occorre a specializzarne qualcuno, in modo da evitare manovre ed incagli alle stazioni di transito o ritardi nell'inoltro.

I carri dovranno essere riuniti in gruppi ed inoltrati con determinati treni merci. Si potranno inoltrare coi treni viaggiatori nel solo caso che una linea od un tratto di linea non sia servito da treni merci, ma anche in questo caso, i treni da utilizzarsi per l'inoltro, dovranno essere stabiliti preventivamente dalle Divisioni Movimento e Traffico, col criterio di evitare, nei limiti del possibile, manovre e soste ai transiti.

Alle Fabbriche dovrà comunicarsi l'orario dei treni fissati per l'inoltro dei carri carichi e vuoti, affinchè possano regolare il loro lavoro in relazione all'arrivo ed alla partenza dei carri.

9° ARRIVO DELLE SPEDIZIONI DI BARBABIETOLE. — AVVISI AGLI ZUCCHERIFICI. — CONSEGNA DELLA MERCE E DEI DOCUMENTI. — CONSEGNA DI CARRI CARICHI DI FETTUCCIE E CALCE DI DEFECAZIONE. Gli arrivi delle barbabietole, devono essere partecipati alle fabbriche mediante regolare lettera di avviso e non si dovranno consegnare i carri carichi, se prima non ebbe luogo il regolare svincolo della merce.

Le ore di consegna dei carri carichi, come dei carri vuoti, dovranno risultare dai Mod. G. 132 (F. S.) sui quali la stazione ritirerà di volta in volta, e per ogni consegna e riconsegna, la firma dell'Agente della Fabbrica, che all'uopo sarà stato da questa preventivamente delegato.

Sia pel materiale carico che per quello vuoto, i relativi documenti di scorta dovranno essere presentati in tempo utile, onde evitare ritardi, disguidi o ingombri.

Per la consegna dei carri carichi di fettuccie e calce di defecazione valgono le norme ordinarie.

10° TASSE DI SOSTA. — Non sono soggetti ad alcuna tassa di sosta i carri noleggiati alle Ditte per tutto il tempo che essi rimangono nelle loro fabbriche, e quando giacciono *vuoti* nelle nostre stazioni.

Per le soste, oltre i termini di tempo per il carico e lo scarico stabiliti dagli articoli 69 e 117 delle tariffe, dei carri assegnati alle Ditte e che giacciono carichi nelle stazioni della Rete dello Stato, in attesa del compimento del carico o della presentazione dei documenti per la spedizione, nonchè di quelli pure carichi spediti dalle fabbriche di zucchero e che sostano nelle stazioni in attesa dello scarico, sarà applicata la tassa di L. 5 per carro e per giorno indivisibile.

Per le soste invece di carri assegnati alle Ditte, carichi di merci destinate agli zuccherifici e giacenti nelle stazioni a cui questi sono allacciati, od in altre intermedie fra la stazione di spedizione e quella di destinazione, per causa delle Ditte stesse,

e cioè perchè queste non possono ricevere i carri in questione nelle loro fabbriche, o per altre cause estranee alla Ferrovia, sarà applicata la tassa di L. 2.50 per carro, se le soste non sono superiori a 12 ore e quella suddetta di L. 5 per carro e per giorno indivisibile, se le soste sono superiori a ore 12.

Per l'applicazione, la riscossione, l'addebitamento, ecc., di tali tasse, valgono le norme ordinarie per le spedizioni in arrivo o in partenza, sostanti nelle stazioni oltre i limiti fissati.

Prima dell'applicazione di queste ultime tasse, devono essere contestate agli zuccherifici, e per essi ai loro rappresentanti, le soste alle quali le tasse in questione si riferiscono.

A tale scopo la stazione cui fa capo la fabbrica, segnerà in apposito libro tutti i carri carichi giacenti in essa, o fatti trattenere nelle precedenti stazioni per evitare ingombri, carri che la fabbrica ha dichiarato di non poter ricevere. Detto libro è da presentarsi al rappresentante dello Zuccherificio, affinchè ne prenda nota e convalidi la contestazione fatta con la dichiarazione che i carri non possono essere ricevuti. Se il rappresentante si rifiutasse di rilasciare tale dichiarazione, il Capo stazione farà una annotazione nel libro, constatante il rifiuto, annotazione che varrà come prova irrefragabile dell'impedimento opposto dalla fabbrica al ricevimento dei carri.

La contestazione in discorso deve essere fatta non appena cominciano le soste nella stazione allacciata, o quando questa ha avuto sicura notizia dei carri trattenuti nelle precedenti stazioni.

Per la decorrenza delle soste valgono le seguenti norme:

a) per i carri trattenuti nelle precedenti stazioni: dal momento in cui furono trattenuti, fino all'ora reale del loro proseguimento;

b) per i carri giacenti nella stazione allacciata: dal momento in cui il carro è pronto alla consegna, fino all'ora in cui venne effettivamente consegnato.

Le stazioni allacciate alle fabbriche si metteranno in relazione con le altre interessate, per avere i dati loro occorrenti per il computo delle accennate soste.

Il personale di dirigenza e di controllo sorveglierà in ispecial modo la percezione delle tasse di sosta da parte delle stazioni.

11° Responsabilità in caso di avarie alle merci — Trasbordi. — L'Amministrazione Ferroviaria non risponde delle avarie alle merci destinate o provenienti dalle Fabbriche di zucchero, a meno che non siano imputabili a colpa diretta del proprio personale; del pari non avrà responsabilità alcuna per i cali naturali e per i danni provenienti dai trasbordi, qualunque sia la causa dei medesimi, nonchè per le avarie alla merce causate da ritardata resa. Dovranno però sempre farsi nei modi prescritti, tanto nelle stazioni quanto negli stabilimenti allacciati, gli accertamenti relativi alle avarie, agli ammanchi ed altre eventuali irregolarità nei trasporti, avendo speciale cura di far sempre risultare la causa della irregolarità, e che il trasporto è stato effettuato in base a *Convenzione speciale.*

12° Ritardata resa delle merci e dei veicoli. — Agli effetti degli indennizzi per ritardo della consegna della *merce,* i termini di resa saranno prorogati di tre giorni, come alle condizioni per l'applicazione della Tariffa locale, 220.

L'Amministrazione Ferroviaria non corrisponderà invece alcun indennizzo per eventuali ritardi relativi ai *veicoli,* tanto a vuoto quanto a carico.

13° Avarie e riparazioni ai carri. — Le Ditte sono responsabili dei danni subìti dai carri *ed imputabili alle Ditte stesse.* Perciò le stazioni all'atto delle varie consegne e riconsegne dei carri, procederanno in contradditorio (col concorso del Verificatore nelle stazioni sedi di personale di verifica) alla constatazione delle eventuali avarie, le quali dovranno essere descritte a tergo dell'apposito mod. G-132.

Il Servizio X° provvederà poi, colle modalità in uso, per l'addebito agli Zuccherifici delle riparazioni dei guasti ad essi imputabili.

Qualora si dovesse *togliere dalla circolazione,* a cagione di guasti comunque verificatisi, dei carri tanto carichi che vuoti, i Verificatori dovranno applicare le etichette prescritte dal caso per l'invio in riparazione, e dovranno darne immediato avviso al Capo della stazione a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice delle etichette, ritirando la firma di ricevuta.

Rilevandosi il guasto in stazione che non sia quella a contatto con la Fabbrica alla quale i carri sono noleggiati, il Capo

stazione dovrà darne subito avviso alla stazione in contatto, che a sua volta ne dovrà tosto avvertire lo Zuccherificio.

I carri ai quali viene applicata l'etichetta per le Officine (cioè con tagliando O) dovranno essere per cura della Stazione prontamente sostituiti con altri di tipo analogo, se richiesto dallo Zuccherificio. A questi ultimi dovrà essere applicata la scritta di specializzazione come è detto all'art. 1°, mentre a quelli che vengono tolti dalla circolazione per essere inviati in Officine, tale scritta dovrà essere cancellata subito.

I carri guasti che non vengono etichettati per le Officine perchè possono essere riparati o dai Verificatori o dalle Squadre Rialzo, non vengono di massima sostituiti, ma devono essere riparati il più sollecitamente possibile e con precedenza sugli altri; quando però si ritenesse di non poterli restituire alla circolazione prima della fine del terzo giorno dalla data del loro ritiro, dovranno venire sostituiti. A tal fine le Squadre Rialzo ogni qualvolta riceveranno per la riparazione un carro noleggiato pel trasporto delle barbabietole dovranno far conoscere alla Stazione, mediante Mod. G-40, la durata probabile della riparazione. La Stazione stessa, accusando ricevuta del detto modulo, indicherà per iscritto alla Squadra se e con quale carro dovrà essere sostituito quello guasto.

Anche di queste sostituzioni, la stazione dovrà informarne la Fabbrica dello zucchero.

In tali casi si dovrà procedere precisamente come è detto al punto 2° del presente Ordine di Servizio e cioè, alla redazione ed invio del verbale di riconsegna mod. G-181 *a*, pei carri ritirati, e del verbale di consegna mod. G-181, per quelli consegnati alla Fabbrica in loro sostituzione.

14° Orario di apertura e di chiusura dei cancelli negli scali. — Nelle Stazioni di spedizione delle barbabietole e in quelle cui fanno capo le Fabbriche di zucchero, si potrà a giudizio degli Ispettori di Riparto, convenientemente anticipare l'orario di apertura e posticipare quello di chiusura dei cancelli, per facilitare il carico, lo scarico ed il sollecito inoltro dei trasporti.

15° Deposito di barbabietole nelle stazioni in attesa del carico. — In caso di bisogno, riconosciuto dalle Divisioni o

Sezioni del Movimento Traffico, queste potranno concedere che le barbabietole vengano depositate, senza pagamento di sosta, nei piazzali delle stazioni in attesa del carico; ciò però senza responsabilità alcuna per l'Amministrazione Ferroviaria, e quando la concessione non porti disturbo al regolare servizio della stazione.

16° PESATURA DEI CARRI. — Per le pesature dei carri entro le fabbriche, valgono le norme che regolano la concessione del binario di raccordo.

17° LIQUIDAZIONE DEI CONTI ED INDENNIZZI. — All'atto della consegna dei carri, o gruppo di carri, agli incaricati delle Fabbriche, il capo della stazione ove si effettua la consegna stessa, dovrà esigere dai medesimi una *tassa fissa* di L. 20 per ogni carro, aumentata di L. 7,50 per ogni tonnellata in più pei carri superiori alle 12 tonnellate.

Le Divisioni di Movimento e Traffico, sono tenute a dare preventive disposizioni alle stazioni pel pronto incasso e pel versamento degli importi di cui trattasi, accertando la loro esattezza ed effettuandone la regolarizzazione contabile.

Completata la consegna dei carri assegnati a ciascuna Fabbrica, le Divisioni del Movimento e Traffico indicheranno al Servizio Centrale VII l'ammontare delle singole riscossioni, distinte per Fabbrica, state fatte dalle stazioni per tale titolo.

I conti pel *nolo dei carri* saranno mensilmente trasmessi, dal Servizio Centrale VII, direttamente ai Capi delle stazioni in contatto con le diverse Fabbriche di zucchero, i quali cureranno subito la riscossione degli importi e li verseranno in giornata a cassa nei modi prescritti.

Trascorsi 5 giorni dalla presentazione del conto senza che la Fabbrica lo abbia liquidato, il Capo stazione dovrà avvertire telegraficamente il Servizio VII.

L'addebito alle Ditte per *avarie ai carri* di cui al punto 13°, dovrà essere fatto a cura del Servizio X.

Le tasse di *sosta dei carri carichi*, di cui al punto 10°, saranno dalle stazioni riscosse ed addebitate con le norme ordinarie adottate in simili casi, e così pure le tasse per gl'*inutili percorsi a vuoto*, di cui al punto 3.°

Le disposizioni speciali, di cui al presente Ordine di Servizio, riguardano esclusivamente i trasporti di barbabietole eseguiti con carri assegnati in noleggio agli Zuccherifici .Non sono perciò applicabili alle spedizioni effettuate con carri non noleggiati, ma per queste valgono le disposizioni ordinarie comuni a tutti gli altri trasporti, come è detto al punto 7°, non esclusa la preventiva domanda dei carri con la specificazione della loro portata: Art. 107 delle vigenti tariffe.

Si raccomanda vivamente alle Divisioni Movimento e Traffico di provvedere all'esatto e completo adempimento delle disposizioni contenute in questo Ordine di Servizio. Si interessano poi particolarmente gli Ispettori di Riparto ed i Controllori del Materiale e quelli del Traffico alla maggiore sorveglianza affinchè le stazioni abbiano ad attenersi strettamente alle disposizioni stesse, ed in particolare modo a quelle circa il carico dei carri, e l'applicazione delle tasse di porto e di sosta, di cui agli art. 5 e 10°.

Per alcune stazioni, che saranno indicate dalle rispettive Divisioni di Movimento, le disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 147 - 1912, relativo alla Contabilità per l'esercizio dei binari di raccordo, entreranno in vigore a partire dal 1° novembre p. v., anzichè dal 1° settembre.

Si fa speciale raccomandazione al personale direttivo di controlleria e a quello delle stazioni e dei treni di curare con ogni mezzo la regolarità e la speditezza dei trasporti dei carri a carico ed a vuoto e delle operazioni di carico e scarico, nonchè di evitare irregolari soste, e ciò anche allo scopo di limitare allo stretto indispensabile la durata del noleggio ed il quantitativo dei carri noleggiati sottratti ai bisogni generali del traffico.

Distribuito ai Controllori del Materiale e del Traffico, capi stazione, capi gestione, capi manovratori, capi verificatori e verificatori trovantisi sulle linee nelle quali si effettuano trasporti di barbabietole.

Ordine di Servizio N. 6.[V] (SERVIZIO VII).

Modificazioni d'orario 1° agosto 1912.

Principali modificazioni nell'orario dei treni viaggiatori.

Col 1° agosto p. v. verranno attuate diverse importanti modificazioni d'orario sui seguenti due gruppi di linee:

1°
- MILANO-GENOVA
- GENOVA-PISA
- PISA-LIVORNO-GROSSETO
- PISA-CECINA-VOLTERRA
- CAMPIGLIA-PIOMBINO
- CARRARA-AVENZA
- LIVORNO-EMPOLI-FIRENZE
- LIVORNO-PISTOIA-FIRENZE
- EMPOLI-CHIUSI
- PARMA-SPEZIA
- S. STEFANO-SARZANA
- PARMA-BOLOGNA
- LUCCA-VIAREGGIO
- LIVORNO-COLLE SALVETTI
- ALESSANDRIA-OVADA
- ALESSANDRIA-S. GIUSEPPE
- VERONA-ROVIGO

2°
- BOLOGNA-GALLIPOLI
- ZOLLINO-OTRANTO
- FOGGIA-NAPOLI
- FOGGIA-MANFREDONIA
- CERIGNOLA CAMPAGNA-CERIGNOLA CITTÀ
- OFANTINO-MARGHERITA DI SAVOIA
- BARLETTA-SPINAZZOLA
- BARI-TARANTO
- TERMOLI-BENEVENTO

2° { Roma-Napoli
Sambenedetto-Ascoli Piceno
Castellammare Adr.-Roma
Brindisi Stazione-Brindisi Porto
Foggia-Potenza
Avellino-Rocchetta
Cancello-Benevento
Francavilla-Lecce
Novoli-Nardò
Gaeta-Sparanise

Per la maggior parte delle linee del primo gruppo le modificazioni d'orario che andranno in vigore col 1° agosto dipendono dalla necessità di allargare sulla linea Genova-Spezia alcuni intervalli di tempo da lasciarsi a disposizione del Servizio Mantenimento e Sorveglianza per esecuzione di lavori.

Base di queste modificazioni è l'anticipazione di 20 minuti da Firenze a Genova della comunicazione stabilita dai treni 1646-12, e la posticipazione di 20 minuti in partenza da Genova del diretto 70, allo scopo di metterlo in coincidenza col 12, sostituendo così con tale comunicazione diretta dalla Riviera di Levante a Milano l'attuale costituita dai treni 1606 e 70, che verrà invece perduta, necessitando, per la ragione suesposta, di sopprimere il 1606 (Spezia-Genova) per sostituirlo col prolungamento fino a Genova dell'attuale 1608 (Pisa-Spezia); il 1608 così prolungato cederà poi il passo al diretto 12 in stazione di Sestri Levante.

La nuova coincidenza del diretto 12 col diretto 70 a Genova permette di migliorare anche le comunicazioni dalla Toscana Occidentale per Milano.

Il diretto 70, posticipato di 20 minuti da Genova, non lo sarà che di 10 in arrivo a Milano, venendogli soppresse le fermate nelle stazioni di Lungavilla, Bressana Bottarone e Cava Manara, le quali saranno invece servite dal successivo locale 4430, originato da Voghera, anzichè da Pavia.

Sulla Genova-Pisa, sempre allo scopo di allargare gli intervalli da lasciare a disposizione del Servizio del Mantenimento, viene anticipato di 15 m. da Genova il tr. 1701 e accelerato sopprimendogli

le fermate dei treni locali; in sostituzione viene allungata di circa 15 minuti la marcia dell'accelerato 1607, assegnandogli fra Genova e Chiavari dette fermate; con ciò la precedenza del treno 1 sul 1607 viene trasportata da Spezia a Sestri Levante.

Sulla linea Pisa-Livorno-Grosseto viene ritardato di circa un'ora l'accelerato 1019, istituendosi contemporaneamente il nuovo treno 3039, in partenza da Pisa alle 5,10 con arrivo a Grosseto alle ore 8,51.

Il treno 3035 viene ritardato di un'ora da Pisa, e di pochi minuti in arrivo a Grosseto.

Sulla linea Alessandria-Ovada vengono prolungati i treni 337 e 338 da Predosa fino ad Ovada ed ivi posti in coincidenza immediata rispettivamente coi treni 1169 e 2238 per e da Genova; inoltre il treno 339 viene lievemente ritardato da Alessandria per metterlo in coincidenza coll'accelerato 1277 proveniente da Mortara e Milano.

Sulla linea Alessandria-S. Giuseppe vengono soppressi i treni 2210 e 2217 (Alessandria-Cantalupo).

Sulla linea Verona-Legnago-Rovigo il treno 2671 viene anche sul tronco Verona-Legnago, come già sul tronco rimanente Legnago-Rovigo, trasformato da giornaliero in settimanale, rendendosi invece giornaliero sullo stesso tronco il treno 2675. Il treno 2673 viene contemporaneamente anticipato di 45 minuti in partenza da Verona P. V. e di 1 ora in arrivo a Legnago.

Le modificazioni d'orario sulle linee del secondo gruppo dipendono essenzialmente dalla *istituzione di una nuova coppia di treni direttissimi fra Bologna e Brindisi, e di altra coppia di direttissimi tra Foggia e Napoli, in coincidenza coi primi*. Sulla linea Bologna-Gallipoli il nuovo direttissimo 55 partirà da Bologna alle 0,25, in immediata coincidenza coi direttissimi 35 da Milano e 45 da Venezia arrivando a Brindisi alle 14,30 e trovando ivi la coincidenza col nuovo locale 4759 per Lecce. In senso inverso il nuovo direttissimo 56 partirà da Brindisi alle 11,20, in coincidenza col nuovo locale 4760 da Lecce, arrivando a Bologna alle 2,40, in coincidenza immediata col direttissimo 26 per Milano.

Lo spostamento più rilevante richiesto dall'impostazione dei nuovi direttissimi è quello dell'accelerato 1842 tra Lecce e Foggia, che sarà alquanto accelerato nella marcia ed anticipato di circa un'ora e mezzo in arrivo a Foggia per potervi giungere prima del 56. Corrispondentemente viene anticipato ed accelerato, anticipandone l'arrivo a Bari di un'ora, anche il coincidente treno 3616 Taranto-Bari.

Il diretto 54 viene anticipato di 28 minuti in arrivo a Bari, per meglio corrispondere alle esigenze del servizio locale; in arrivo a Foggia anticiperà di 16 minuti.

Sulla linea Foggia-Napoli viene istituito il nuovo direttissimo 724 in partenza da Napoli alle ore 6, con arrivo a Foggia alle 10.20, in immediata coincidenza col direttissimo 55 per Brindisi; questo nuovo treno prenderà a Caserta la concidenza del diretto notturno 103 proveniente da Roma. In senso inverso si istituisce il nuovo direttissimo 727 (l'attuale 727 assume il numero 723), in partenza da Foggia alle 15.50, coincidente col nuovo direttissimo 56 da Brindisi, e con arrivo a Napoli alle 20.20; a Caserta questo treno coinciderà col diretto 112 per Roma, che all'uopo viene ritardato di 10 minuti per tutto il percorso Napoli-Roma. Il diretto 726 Napoli-Foggia sarà anticipato di 15 minuti per metterlo a Foggia in coincidenza col nuovo direttissimo 56 per Ancona e Bologna.

I nuovi direttissimi 55, 56, (coi quali e coincidenti 35, 26, anzichè coi 27-57, 58-28, viaggerà carrozza con letti), 724 e 727 faranno servizio soltanto di 1ª e 2ª classe e fermeranno per servizio viaggiatori e bagagli unicamente nelle seguenti stazioni, oltre alle estreme:

Treni 55 e 56: Rimini, Ancona, Sambenedetto, Giulianova (il solo 55), Castellammare Ad., Foggia, Barletta, Trani e Bari.

Treni 724 e 726: Benevento, Caserta ed Aversa.

Trasporti militari. — Le persone che fruiscono della tariffa militare e specificata nel paragr. 26 del Regolamento pei trasporti militari (escluse però quelle di cui al comma *g*) possono godere, per l'ammissione nei treni diretti (esclusi i direttissimi) delle stesse facilitazioni accordate per i viaggiatori fruenti delle concessioni speciali IV, V, IX e XIII ed inserite nelle « Condizioni generali di

ammissione dei viaggiatori nei treni » di cui all'orario generale per il pubblico.

Treni derrate. — Allo scopo di allargare l'intervallo fra l'arrivo del tr. TT e la partenza dell'XX e PP si anticipa l'arrivo a Foggia del TT suddetto fissandolo alle ore 23 circa.

Il treno TT viene anzi prolungato da Foggia a Bologna e con l'orario invernale sarà portato fino ad Ala in precedenza al treno XX/LL che si ritarda di 45 minuti in partenza da Foggia mantenendone invariato l'arrivo a Rimini.

Treni merci. — Per sollevare dal transito di alcuni treni la linea Genova Spezia sulla quale, come è detto in principio, è necessario lasciare al servizio del Mantenimento un maggior margine per l'esecuzione di lavori, si istradano per la via di Alessandria Piacenza-Sarzana una coppia di treni raccoglitori a G. V. e precisamente l'attuale 5022 e 5023, ed una coppia di treni P. V. e cioè il 5717 e 5726 introducendo in orario anche un'altra coppia di condotte continue facoltative pel caso di bisogno.

Vengono poi soppressi i treni 5704 e 5705 fra Sampierdarena e Chiavari affidandone le funzioni ai treni rimasti.

Per i treni ordinari a G. V. indicati restano inalterati gli orari fra Alessandria e Torino e fra Sarzana e Pisa. Per l'intero percorso viene poi soppresso il treno 1019-A ripristinando il 6061 Piacenza-Livorno ed istituendo il nuovo treno viaggiatori 3059 da Pisa a Grosseto di cui si è pure già parlato.

Il treno 6022 viene allargato sul percorso Modena-Piacenza perchè possa eseguire le manovre per l'aggiunte dei carri bestiame evitando i ritardi che attualmente si verificano.

Si ritocca l'orario degli altri treni merci fra Alessandria Piacenza Parma e Sarzana e sulla Genova Spezia per metterlo in relazione, alle nuove esigenze.

L'intervallo lasciato fra i treni 4701 e 3 fra Genova e Chiavari e quello fra i treni 11 e 1 fra Chiavari e Spezia non dovranno essere impegnati neppure con treni straordinari senza il preventivo consenso della Sezione di Mantenimento interessata.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario. — Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° agosto 1912 sulle linee sopraindicate si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 31 luglio p. v. non si dovranno effettuare quei treni facoltativi che, per orario o prevedibile ritardo, non possano giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di treni speciali nella notte dal 31 luglio al 1° agosto e quella di treni straordinari qualsiansi nel giorno 1° agosto, saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento e Traffico riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio del cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori nonchè per quei treni viaggiatori qui di seguito non indicati, il cui orario ha subìto soltanto lievi ritocchi, coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

Linea Parma-Bologna. — Il misto 6034 assumerà il nuovo orario in partenza da Reggio Emilia.

Linea Parma-Spezia. — Il direttissimo 15 assumerà il nuovo orario in partenza da Borgotaro.

Linea Bologna-Gallipoli. — Il direttissimo 56 si effettuerà per la prima volta in partenza da Brindisi il giorno 1° agosto; per conseguenza esso verrà a transitare sul tronco Ancona-Bologna per la prima volta durante la notte dall'1 al 2 agosto, non avendo luogo sul tronco stesso durante la notte dal 31 luglio al 1° agosto 1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Espropriazioni in Liguria - Aree fabbricabili - Legge 7 luglio 1907 - Applicabilità - Interessi compensativi non dovuti dalla data del deposito delle indennità presso la Cassa Depositi e Prestiti.

Le disposizioni degli articoli 12 *e* 13 *della legge* 15 *gennaio* 1885 *N.* 2892 *per il Risanamento della città di Napoli, richiamate dalle leggi* 7 *luglio* 1907 *N.* 429 *art.* 7 *devono applicarsi agli esproprii occorrenti per lavori ferroviarî ancorchè non sia attuato nelle regioni il nuovo catasto, e trattisi delle cosidette* aree fabbricabili.

Dalla data del deposito della somma stabilita dal perito quale indennità per l'espropriazione effettuato presso la cassa Depositi e Prestiti cessa l'obbligo dell'Amministrazione espropriante di corrispondere gli interessi legali.

Corte APPELLO GENOVA - 2-11 marzo 1912 — Marchesa Teresa Pallavicini ved. Durazzo c. Ferrovie Stato.

FATTO.

Per l'ampliamento della stazione ferroviaria di Rivarolo Lig. fu necessaria l'espropriazione di un fondo della Marchesa Pallavicini Durazzo e pel calcolo dell'indennità venne nominato a perito l'ing. Carlo Malaguzzi Valeri con incarico di uniformarsi nelle sue operazioni ai criteri dell'art. 77 della legge 7/7-07, sul riordinamento ferroviario dello Stato. Il perito valutò in L. 101,454 l'im-

porto dell'indennizzo che fu versato nel 1° ottobre 1908 nella Cassa Depositi e Prestiti.

Senonchè tanto le Ferrovie quanto l'espropriata insorsero contro la perizia, le prime perchè il perito non si attenne ai criteri di cui in legge 15 gennaio 1885 pel risanamento di Napoli, la seconda perchè egli assegnò al fondo una estensione inferiore alla vera, fissò in somma insufficiente l'indennità unitaria per ogni metro quadrato, nè attribuì indennità per l'impianto industriale che si trovava nello stabile e non calcolò gli interessi dalla data di occupazione di esso fino all'effettivo pagamento delle somme.

Il Trib. di Genova con sentenza 15/1/1911 respingeva l'opposizione alla perizia che teneva ferma, ammetteva un interrogatorio dedotto dalla Pallavicini per accertare l'estensione dell'area occupata e dichiarava dovuti gli interessi legali solo pel periodo anteriore al decreto di espropriazione definitiva.

Dalla sentenza hanno appellato in via principale le Ferrovie, incidentalmente la predetta Marchesa.

DIRITTO

Risulta dagli atti di causa ed è ammesso dall'espropriata, che il suo fondo, sebbene non valutabile in base a fitti che non esistono, è però censito in catasto sicchè sovviene il criterio dell'imponibile netto su cui proporzionare l'entità del compenso. Tuttavia perito e Tribunale, pel fatto che non si è più in presenza di un terreno coltivo quale indicato nell'antico catasto ligure, ma di una area fabbricabile, e che quindi non vi è più un'esatta corrispondenza fra l'accertamento catastale e il valore dell'immobile all'epoca dell'espropriazione, ha creduto inapplicabili le norme di tassazione dettate dall'art. 13 della legge sul risanamento di Napoli, richiamate dall'art. 77 della legge 7/7/07 sull'ordinamento ferroviario, per far luogo al calcolo dell'indennizzo sulla base della legge comune 25 giugno 1865. Ma tale tesi, pur presentata sotto novelle forme e impressionanti argomentazioni non può essere approvata perchè in urto colle rette norme tributarie e coi fini delle rammentate leggi. Occorre premettere che per l'art. 77 della legge ferro-

viaria, alle espropriazioni pei lavori sulle linee esistenti o di nuova costruzione esercitate dallo Stato sono dichiarate applicabili le norme degli art. 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885 pel risanamento di Napoli, salva però sempre l'applicazione delle disposizioni legislative speciali più favorevoli alle amministrazioni esproprianti nei luoghi dove simili disposizioni vigessero, e che il richiamato art. 13 dispone, fra l'altro, che l'indennità dovuta ai proprietarii degli immobili espropriati sarà determinata sulla media del valore venale e dei fitti coacervati dell'ultimo decennio purchè essi abbiano data certa, corrispondente al rispettivo anno di locazione. In difetto di tali fitti coacervati l'indennità sarà fissata sull'imponibile netto agli effetti delle imposte sui terreni e sui fabbricati.

Ora, il capitale errore dell'espropriata è quello di aver assegnato alla legge per Napoli lo scopo di avvantaggiare i proprietarî delle aree occupate in confronto al compenso altrimenti loro spettante secondo il diritto comune, pel motivo che si tratterebbe di edifici presentanti, per le cattive condizioni di salubrità e di manutenzione, un minimo valore venale di fronte ad un reddito elevatissimo per la densa popolazione di quella città. Si comprende allora come, dominata la legge del 1907 dagli stessi intenti, nell'occupazione da parte delle ferrovie di terreni dissimili per località, regime catastale ed altre condizioni da quelle cui si riferiva la legge di Napoli, dovrebbe cessare l'applicabilità di questa per difetto di elementi obiettivi conformi a quelli da essa presupposti e farsi ricorso all'estimazione secondo l'art. 39 della legge del 1865 poichè, diversamente, il vantaggio del privato più non si verificherebbe.

Senonchè, a parte il carattere universale della disposizione dell'art. 77 che, con portata generale non soggetta a condizioni particolari di tempo e di luogo, ha eretto a norma comune per gli estimi dei fondi espropriati dalle Ferrovie le regole degli art. 12 e 13 della legge di Napoli, è a tener presente che l'art. 13 sulla determinazione dell'indennità fu invece introdotto a favore della causa espropriante e nel duplice scopo di assicurar che il valore dello stabile, altrimenti rimesso al criterio discrezionale, e, nei più dei casi, arbitrario e non controllabile del perito, fosse

contemperato con dati certi ed invariabili, quelli dei fitti decennali con data certa o dell'imponibile netto, rimanendo perciò circoscritto il potere del perito alla valutazione di un solo dei termini della media, e inoltre di offrir un correttivo, una misura moderatrice dei prezzi, garantendo l'ente pubblico dalle conseguenze della speculazione o di fenomeni artificiali transeunti che avrebbero potuto frustrare lo scopo dei provvedimenti con indebito arricchimento dei privati, mentre non appariva nè equo nè giusto che, nell'imprendere opere di sventramento imposte da impellenti bisogni e pubbliche calamità e importanti l'onere di molti milioni allo Stato e al Comune, potessero per frode d'interessati e per indulgenza di periti elevarsi a prezzi esagerati e fittizi e terreni da occupare. Il che sarebbe potuto avvenire alla stregua della legge ordinaria la quale, disponendo senza restrizione alcuna che l'indennità abbia a *consistere* nel giusto prezzo degli immobili in una libera contrattazione di compra-vendita (art. 39), lungi dal proporzionare il prezzo al valore intrinseco del fondo, come erroneamente si ritiene dalla difesa della Pallavicini, commisura lo stesso al reddito o capacità produttiva dello stabile, per cui il prezzo non rappresenta che un elemento derivato, un multiplo cioè della vendita presa normalmente di mira dai compratori e regolante perciò gli acquisti nelle comuni contrattazioni.

Ond'è che, mentre alla stregua della legge del 1865 si sarebbero i prezzi agevolmente falsati e soverchiamente accresciuti anche pel difetto di criterii legali di estimazione e pel concorso di molteplici elementi perturbatori di leggieri spiegabili in causa delle necessità urgenti ed entità dei lavori, invece, colle esposte cautele contenenti in certi insuperabili limiti le valutazioni dei fondi, ha potuto lo Stato sottrarsi a pretese di ingiusti sovrapprezzi e tradurre in atto i suoi benefici provvedimenti sormontando le difficoltà finanziarie che vi si frapponevano, con lieve sacrificio degli espropriati in quanto l'elemento del valore venale dei fondi, desunto specialmente dal reddito loro, veniva moderatamente ridotto per la media sua coi fitti certi e più generalmente coll'imponibile netto. Se la risultante loro potè riuscir inferiore, nei più dei casi, al valore venale, fu però questo un effetto voluto e previsto dal legislatore, nel fine, giova ripeterlo, di correggere

le esagerazioni del valore venale con tollerabile sacrificio del singolo a favore della collettività, nè già di aumentare il compenso sopra il valore commerciale dell'immobile come nella discussione in Parlamento fu asserito da qualche oratore che travisò e non penetrò lo spirito della legge.

Così soltanto si spiegano le altre restrizioni della legge di Napoli, quale quella che nega il diritto all'indennità altrimenti spettante per la risoluzione di locazione cagionata dall'esecuzione dei lavori (art. 12), l'altra sull'abbreviazione dei termini fissati dalla legge del 1865 (art. 13, 1° capoverso), quella infine sui poteri sindacali vincolanti in certi casi la proprietà privata (art. 16), le quali sarebbero inesplicabili considerata la legge del 1885 qual provvedimento di favore degli espropriati, cioè di arricchimento loro a spese del pubblico erario.

Nè detta legge è a considerarsi ristretta alle espropriazioni della proprietà urbana, per cui meno sensibile poteva sembrar la riduzione dell'indennizzo perchè da pochi anni hanno là completato il relativo catasto, chè il riferimento all' imponibile fu esplicitamente esteso, come si raccoglie dalle discussioni parlamentari e dal testo dell'art. 13, anche ai fondi terreni, nonostante l'antichità dell'inevitabile imprecisione del catasto rustico. Nemmeno poi si è in presenza di legge di esclusivo carattere locale, rappresentando essa al contrario, specie nelle disposizioni degli art. 12 e 13 il diritto comune in materia d'espropriazione da parte delle pubbliche Amministrazioni, e tanto pei fondi urbani quanto pei rustici, valevole quindi, come fa riserva l'art. 18, per ogni altro comune bisognevole di tale applicazione ed esteso infatti a molti di essi, compresi Porto Maurizio e Spezia retti, come Nivarolo Lig. dall'antico catasto ligure, ed indi consacrato nella legge 9 luglio 1908 a favore della Basilicata e delle Calabrie e nell'altra del 12 gennaio 1909 sui provvedimenti a sollievo dei danneggiati dal terremoto, della quale ultima merita pure richiamo l'art. 5 che, coerentemente al ritenuto carattere dell'art. 13 della legge di Napoli, qualifica facilitazioni le conformi disposizioni per espropriazioni da essa sanzionate. Che anzi le stesse norme furono anche applicate alle opere di sistemazione di ampliamento della città di Roma in virtù della legge 20 luglio 1890 e 7 luglio 1902 e delle successive dell'8 luglio 1904 e 11 luglio 1907. Che se l'art. 5 di que-

st'ultima legge, nonostante l'esplicito richiamo dei criteri di valutazione di cui ai surriferiti art. 12 e 31, ha disposto che nei casi in cui non siano gli stessi applicabili abbia a procedersi colle norme consuete della legge del 1865, ciò non importa alcuna sospensione d'applicazione del catasto quando l'imponibile desunto dalle sue indicazioni non sembri più rispondente al valore attuale dei fondi, ma un mero riferimento, per quanto superfluo, alle distinzioni fatte in successivi articoli i quali, a diversità delle anteriori leggi, mentre tengono ferma la valutazione secondo gli art. 12 e 13 della legge del 1885 rispetto alle espropriazioni delle strade di cui in art. 17 b., dichiarano invece applicabili le norme della legge del 1865 per l'espropriazione dei terreni e fabbricati compresi nelle zone monumentali di cui in art. 17 a., per non ricorrere già quelle gravi esigenze di viabilità che si presentano nel precedente caso e reclamano un più favorevole trattamento della pubblica amministrazione.

Occorrendo poi procedere nel 1907 al riordinamento delle ferrovie, il legislatore per rendere possibile senza grave onere al bilancio l'esecuzione immediata dei lavori reclamati da imprescindibili esigenze del commercio, ha dovuto por argine agli smisurati indennizzi che sulla base della legge del 1865 e per lo sconfinato campo di valutazione peritale sarebbero spettati per le nuove opere e vi ha provveduto, richiamando le norme dei riferiti articoli 12 e 13 e ciò in coerenza al seguìto sistema in materia, quindi a tutto beneficio della causa espropriante nè già per aumentare, senza ragionevole motivo e con inesplicabile aggravio al bilancio o ostacoli all'esecuzione dei lavori il valore venale dei fondi quale intendimento ha sua conferma nel capoverso dell'articolo che fa salvo il caso d'eventuali disposizioni legislative più favorevoli all'Amministrazione le quali, allora, si applicano di preferenza come meglio cospiranti ai fini della legge.

Passando del resto ad una più specifica indagine sull'applicazione dell'art. 13 alle aree fabbricabili si osserva che la classificazione di un fondo agli effetti dell'imposta, una volta avvenuta, vale a determinare la specie e misura d'imposta fino a che non siano arrecate modificazioni che secondo la legge portino ad una rettifica del catasto o trasporto dell'immobile dal catasto fondiario a quello

dei fabbricati onde si trovi in rapporto al nuovo stato di cose. Solo allora può la apparizione del fatto nuovo, la diversa assegnazione dell'immobile essere produttiva di effetti giuridici. Fino a tal punto un terreno, nonostante la sua attitudine alla fabbricazione non perde la sua qualità di fondo agricolo nè cessa di essere valutabile, per l'indennità d'esproprio, sull'imponibile netto per quanto non corrispondente esattamente al suo attuale valore, tanto più che l'eventuale insufficienza di stima trova congruo compenso nel maggior calcolo del valore venale costituito appunto dalla fabbricabilità dell'area.

Che lo stesso legislatore abbia assoggettate alla valutazione secondo l'art. 13 pure le aree fabbricabili, si desume dal fatto che, istituita coll'art. 9 della legge 8 luglio 1904 una speciale tassa sulle stesse, ha tuttavia mantenuta l'applicazione anche dell'imposta fondiaria come che incompatibile colla prima, come si desume dall'art. 7 che commisura la tassa sulla parte del valore capitale che eccede ciò che è rappresentato, dalla vendita della cultura agraria *colpita da imposta fondiaria*, e dalla circostanza ancora che speciali norme si resero necessarie per sottrarre l'esproprio di dette aree in Roma al dominio del richiamato art. 13 (art. 8 e 9) al quale dunque deve sempre farsi ricorso nelle espropriazioni ferroviarie dove non fu sanzionata alcuna speciale deroga all'applicazione sua. Ed anzi, pur sotto il dominio della legge del 1886 sulla perequazione fondiaria, non si sottrarrebbe il fondo della Pallavicini alla classificazione nel catasto dei fondi rustici, posto che l'art. 17 *pei fondi non destinati all'ordinaria coltivazione, nè costituenti accessorii dei fabbricati rurali, come è appunto delle aree fabbricabili, dispone che si valutino parificandoli ai migliori fra i terren i contigui*, sicchè non verrebbe affatto variato lo stato giuridico dell'immobile Pallavicini e solo aumentato l'imponibile e, con esso, l'imposta pel cresciuto valore, il che è una accidentalità non contrastante l'applicazione dell'art. 13.

Colla tesi avversa, poichè il fondo controverso per quanto di valore venale altissimo, difetta di produttività attuale mentre l'imposta si proporziona al reddito netto, si giungerebbe al risultato, non solo di scalzar la base di ogni disposizione giuridica attinente al catasto e la certezza dell'imposta, per le incessanti dispute sul grado di cambiamento di natura di un fondo, ma di eso-

nerar questo addirittura da ogni onere d'imposta pel pretesto di inapplicabilità dell'imponibile sui terreni per non offrir il catasto una base estimale sicura e veritiera e di non assoggettamento ad imposta sui fabbricati perchè manca ancora la costruzione, l'edificio sulla superficie del suolo, nè quindi esiste iscrizione nel catasto fabbricati.

Non va poi dimenticato che, trattandosi d'aumento di valore che è frutto spontaneo della fortuna all'infuori d'ogni contributo del proprietario, ben si giustifica una limitazione dell'incremento del prezzo a favore della collettività, similmente a quanto fu disposto colla istituzione della speciale tassa sulla plusvalenza delle aree fabbricabili, e che, inoltre, di fronte al godimento per molti anni del beneficio di un onere contributivo inferiore al valore effettivo dell'area, non si giustifica insorger ora contro l'efficacia del catasto agli effetti dell'inapplicabilità dell'imponibile nel calcolo dell'indennizzo d'esproprio.

In ultimo fa d'uopo riflettere che i dati catastali sol raramente presentano risultati giusti e proporzionati, che la discrepanza fra i valori catastali ed i reali, già esistenti all'epoca della applicazione dell'imposta, diventa via via sempre maggiore, con inevitabile diseguaglianza nella ripartizione della tassa, quale inconveniente maggiormente si verifica nel sistema di imposizione catastale il quale alla semplificazione dell'accertamento deve sacrificare l'esattezza, chè i dati raccolti servon di base alla valutazione dell'imposta per tutti i periodi d'imposta avvenire sicchè questi vien presto ad essere inesatta finchè il catasto non venga messo in concordanza collo stato reale delle cose.

Ma poichè una tale rinnovazione a brevi intervalli, che solo potrebbe attuare il principio dell'imposizione secondo il reddito reale, non può aver luogo affatto, così non restava alla legge, una volta scelto il criterio dell'imponibile, che stare allo stesso, col risultato, in progresso di tempo, di una graduale moderazione della imposta in relazione alle condizioni di reddito attuale, ma in pari tempo di una proporzionale riduzione di indennizzo ai termini dell'art. 13 della rammentata legge del 1885.

La marchesa Pallavicini impugna a sua volta la sentenza nel capo in cui ha approvato il prezzo unitario di L. 24 fissato dal perito pel calcolo dell'indennizzo ritenendolo inferiore al vero.

Peraltro, poichè la perizia, per l'accoglimento dell'appello principale delle Ferrovie, va messa nel nulla, sarà compito del nuovo perito tener conto delle osservazioni delle parti nel valutare il prezzo venale qual primo termine della media, e veder se il valore potè aumentarsi per l'apertura della galleria sul percorso Genova-Rivarolo.

La predetta pure si duole che non fu valutato l' impianto industriale esistente nel fondo. Si osserva in proposito che il giusto prezzo d'espropiazione di un fondo è quello desunto dal suo stato attuale senza che abbia a computarsi il valore di esso apprezzato sotto altra qualifica, chè se no percepirebbe un doppio indennizzo; che deve poi tenersi conto dell'art. 12 della legge per Napoli, richiamato dall'art. 77 della legge 1907, per cui nessuna indennità compete per la risoluzione di contratto di locazione cagionata dall'esproprio, non chè dalla clausola contrattuale, che condizionava la locazione al diritto di rescissione in previsione della vendita dello stabile per ragioni edilizie. Però il conduttore avrà pur sempre diritto alla indennità quanto alle migliorie eventualmente introdotte nella cosa locata, salva poi ogni altra azione che gli possa competere contro il locatore.

Anche in questa sede insiste la Pallavicini sul preteso diritto agli interessi legali sull'indennizzo a decorrere dal 12 ottobre 1908 in cui fu occupato definitivamente lo stabile. Al riguardo si osserva che il Decreto Prefettizio autorizzante l'occupazione provvisoria, prescriveva che dalla data di questa decorressero gli interessi legali sull'indennità, però la efficacia sua è circoscritta al periodo fra l'occupazione provvisoria e il decreto di espropriazione definitiva. Nelle more d'accertamento dell'indennizzo sta fermo l'obbligo degli interessi legali, come ammettono le ferrovie. Ma nel periodo successivo l'indennizzo viene corrisposto colle speciali norme degli articoli 48 e 49 della legge del 1865, cioè col versamento presso la Cassa Depositi e Prestiti, e colle norme conseguenti dall'istituzione della Cassa la quale corrisponde gli interessi in misura limitata e inferiore alla legale, senza che sia ammessibile la domanda di un supplemento d'interessi, mentre lo espropriato, col far il deposito, resta per legge liberato da ogni altro obbligo. Nè alcuno danno deriva all'espropriato, il quale può percepire interessi superiori a quelli della Cassa esigendo

che la somma depositata venga impiegata in titoli del Debito Pubblico.

È per ultimo a notare che dalla perizia intervenuta non risulta con certezza l'estensione del fondo su cui calcolare l'indennizzo tanto che fu ammesso un interrogatorio dedotto dalla Pallavicini per stabilire che l'estensione fu riconosciuta dalle Ferrovie in mq. 5019,23. Ora facendosi luogo a una nuova perizia, è opportuno, a scanso di ulteriori accertamenti e pur senza il pregiudizio del precitato interrogatorio, commettere al perito la valutazione dell'estensione dello stabile.

Per tali motivi;

Respinta ogni altra istanza, ed eccezione.

In parziale riforma dell'appellata sentenza.

Dichiara nulla e inattendibile la perizia Malaguzzi Valeri.

Nomina altro perito nella persona dell'Ing. Luigi Figari di Genova, con incarico di determinare l'estensione del fondo espropriato e l'ammontare dell'indennità spettante alla Marchesa Pallavicini, secondo le norme dell'art. 77 della legge 7 - 7 - 1907 e dell'art. 13 della legge 15 - 1 - 1885.

Fissa al perito il termine di 40 giorni pel deposito della perizia a decorrere dalla data del giuramento che presterà dinanzi al Presidente del Tribunale di Genova o ad un Giudice da esso destinato. Rimette le parti dinanzi ai primi Giudici per l'ulteriore corso della causa.

Condanna la Marchesa Pallavicini Durazzo alle spese del presente giudizio da liquidarsi dal Consigliere estensore, dichiarando riservate al definitivo quelle del giudizio di primo grado.

Circolare N. 96R (Servizio VIII).

Congresso delle “ Rari Nantes ” italiane in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 1° al 7 agosto 1912.
RITORNO: dal 4 al 10 detto.

Circolare N. 97R (Servizio VIII).

Concorso ginnastico interregionale in Palermo.

Pei viaggi dei partecipanti al concorso sovraindicato devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 5 al 18 agosto 1912.
RITORNO: dal 16 al 25 detto.

Roma, luglio 1912 - Tip. Editr. Nazionale - C-80.

Circolare N. 98[R] (Servizio VIII).

Esposizione Agricola Industriale in Bozzolo.

Nella circostanza della esposizione sovraindicata, devono essere accordati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati che per le spedizioni di merci, i ribassi della Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Viaggi degli espositori e giurati.

ANDATA E RITORNO: dal 1° agosto al 31 ottobre 1912.

Spedizioni delle merci.

ANDATA: dal 1° agosto al 15 settembre 1912.
RITORNO: dal 15 settembre al 31 ottobre 1912.

Circolare N. 99[R] (Servizio VIII).

Esposizione internazionale dell' industria Alimentazione ed Igiene in Genova.

(Vedi Circolare N. 92-R 1912).

Il periodo di tempo nel quale potrà essere applicato il ribasso portato dalla Concessione speciale I alle spedizioni di andata delle merci destinate all'esposizione sovraindicata, è stato prolungato al 31 dicembre 1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 155-1912. (Bollett. Uff. 23-1912) Fra il punto 4° « *Tasse minime* » ed il punto 5° « *Viaggiatori* » inserire quanto segue:

« *Diritto fisso.* — Il diritto fisso stabilito dalle tariffe si applica metà per la Rete dello Stato e metà per il tronco Desenzano-Desenzano Lago, salva l'applicazione del diritto fisso supplementare a favore delle Ferrovie dello Stato intermedie pei trasporti in servizio cumulativo fra le Amministrazioni oltre le Ferrovie stesse e la stazione di Desenzano Lago ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . .	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO V - N. 31

1 AGOSTO 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

D. M. *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 65, lett. 1, e 64 della legge 7 luglio 1907, numero 429, e l'art 1° della legge 25 giugno 1909, N. 372;

Visto il risultato dello scrutinio generale delle votazioni fatte dai Comizi agrari del Regno, come da invito del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio (circolare N. 3600/15 del 26 aprile 1912), per la designazione di due loro delegati nel Consiglio generale del traffico, in sostituzione dei Signori Ing. Francesco CERIBELLI e Comm. Dante MARCHIORI, scaduti d'ufficio per compiuto quadriennio;

DECRETA:

I Sigg. Prof. Luigi Amilcare FRACCHIA, V. Presidente del Comizio agrario di Roma, e Conte Massimo DI FRASSINETO, Presidente del Comizio agrario di Firenze, sono chiamati a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegati dei Comizi agrari del Regno.

Roma, addì 19 luglio 1912.

p. il MINISTRO
De Seta.

LEGGE *n. 638 del 27 giugno riguardante riscatti, assunzione e cessione di esercizio di alcune ferrovie* (1).

VITTORIO EMANUELE III.
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

A decorrere dal 1° luglio 1912 le provvisionali di riscatto spettanti alle società concessionarie delle ferrovie Milano-Vigevano, Chivasso-Ivrea, Alessandria-Acqui, Monza-Calolzio, Cremona-Mantova, Torino-Pinerolo, indicate nell'art. 3 della legge 11 luglio 1909, n. 488, saranno corrisposte alle Società stesse nella misura della compartecipazione media ai prodotti lordi, liquidati nell'anno in cui fu notificata la diffida e nei quattro precedenti.

Ove in detto quinquennio siano state accreditate alle Società concessionarie somme (in seguito a speciali accordi e transazioni) relative ad anni precedenti quello dell'accreditamento, le somme stesse debbono essere prima riportate a competenza nei varî anni cui si riferiscono, agli effetti della liquidazione suddetta.

Qualora le concessionarie abbiano presentato senza riserve, conti per la determinazione dell'annualità di riscatto, il Governo ha facoltà di pagare una provvisionale corrispondente a questa annualità, in luogo e vece di quella stabilita dal primo comma del presente articolo, e così pure il Governo è autorizzato ad addivenire a speciali accordi con le Società stesse per pagare una provvisionale minore di quella portata dal primo comma predetto, senza che, in ogni caso, la liquidazione ed il pagamento della stessa provvisionale possa essere invocato per influire sui criteri di liquidazione dell'indennità di riscatto, o come causa di danno.

(1) Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 172 del 22 luglio 1912.

Art. 2.

Con effetto dal 1° luglio sarà provveduto, a cura dei Ministeri del tesoro e dei lavori pubblici, al conguaglio tra le somme pagate fino a tale data alle Società suindicate per provvisionali liquidate in base al secondo comma dell'art. 3 della legge 11 luglio 1909, n. 488, e quella che sarebbe loro stata attribuita se si fossero adottate le norme contenute nell'articolo precedente della presente legge.

Le somme, che dal detto conguaglio risulteranno pagate in più alle Società, saranno da queste restituite al tesoro, a scelta delle Società stesse:

a) od in una sol volta, dopo che i Ministeri suddetti avranno comunicati alle Società i risultati del conto di conguaglio;

b) o computandole a deconto delle rate di provvisionali ancora da pagare, di mano in mano che tali rate andranno a scadere.

Nel conto finale di conguaglio da istituirsi a norma dell'ultimo comma dell'art. 3 della legge 11 luglio 1909, n. 488, su tutte le somme pagate in più od in meno alle Società, rispetto a quelle che risulteranno loro dovute in via definitiva per annualità di riscatto scadute o per spese da rimborsare, si calcoleranno gli interessi semplici al saggio annuale del 3,50 per cento in relazione alle singole date di pagamento o scadenza.

È data facoltà al Governo di stabilire un saggio minore di interessi, limitatamente al periodo fino al 30 giugno 1912, nei casi nei quali sia riconosciuto opportuno su conforme parere del Consiglio di Stato.

Art. 3.

Procedendosi alla diffida pel riscatto di altre ferrovie concesse all'industria privata il cui corrispettivo sia da liquidarsi a norma dell'art. 284 della legge sui lavori pubblici e non in conformità della prima parte dell'art. 8 della legge 12 luglio 1908, n. 444, il Governo potrà corrispondere provvisionali sul corrispettivo di riscatto da pagarsi a semestri posticipati, a decorrere dalla

data indicata nella diffida per la presa in consegna della linea fino alla definitiva determinazione del prezzo di riscatto.

Tali provvisionali saranno commisurate ai prodotti lordi medi assoggettati a tassa erariale sui trasporti, ottenuti dalla ferrovia nell'anno in cui sarà notificata la diffida e nei quattro precedenti, tenendo conto, quando ne sia il caso, delle rettifiche disposte dal secondo comma dell'art. 1 della presente legge, depurati tali prodotti dalla corrispondente spesa media di esercizio, desunta dai bilanci sociali, con ragguaglio alle risultanze dei bilanci stessi per le frazioni di anno finanziario sociale, liquidando però sempre il conto definitivo di conguaglio secondo le norme stabilite dal penultimo comma dell'articolo precedente.

Nei casi, invece, di ferrovie concesse all'industria privata, ma esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, le provvisionali di cui al primo comma del presente articolo saranno determinate a norma dei due precedenti articoli.

Agli effetti del sindacato di cui agli articoli 19 e 20 della legge 16 giugno 1907, n. 540, e della compartecipazione dello Stato ai prodotti delle ferrovie concesse, il ministro del tesoro provvederà a designare ogni anno i propri funzionari che dovranno, in concorso con quelli dell'ufficio speciale delle ferrovie, adempiere a tale incarico.

Art. 4.

È approvata, a tutti gli effetti, la diffida notificata il 18 luglio 1911, per il riscatto della ferrovia di Valsugana da Mestre per Castelfranco, Bassano e Primolano al confine italo-austriaco con decorrenza, però, dal 1° luglio 1912, in relazione agli accordi intervenuti con i concessionari e con la Società subconcessionaria, restando da questa ultima data, risoluta la concessione della detta ferrovia accordata mediante R. decreto 23 febbraio 1905, n. 135

Il corrispettivo di riscatto per la detta ferrovia non potrà mai superare la somma di L. 16.175.250.

Resta a cura e rischio esclusivo dei concessionari e per essi della subconcessionaria di riscuotere dagli enti locali la somma dai medesimi dovuta a titolo di concorso nella spesa di costruzione

della ferrovia, nella misura stabilita dall'atto di subconcessione 24 gennaio 1906.

Art. 5.

A decorrere dal 1° luglio 1912 è autorizzato il riscatto della ferrovia Alessandria-Ovada, concessa mediante convenzione 4 aprile 1903, approvata con Regio decreto 23 aprile 1903, n. 186, ed il Governo è autorizzato a stipulare con la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada, la relativa convenzione, in base allo schema allegato alla presente legge, restando in tal modo risoluta la concessione fatta col citato R. decreto.

Il corrispettivo di riscatto per la detta ferrovia non potrà mai superare la somma di L. 7,878,021,76. Resta a cura e rischio esclusivo della Società predetta di riscuotere dagli enti locali la somma di L. 600 mila dai medesimi dovuta a titolo di concorso nella spesa di costruzione della ferrovia.

Art. 6.

A decorrere dal 1° luglio 1912 è autorizzato il riscatto della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino, concessa mediante convenzione 17 settembre 1903, approvata con R. decreto 5 ottobre 1903, n. 420, ed il Governo è autorizzato a stipulare col concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino e con la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie, la relativa convenzione, in base allo schema allegato alla presente legge, restando in tal modo risoluta la concessione fatta col citato R. Decreto anche per quanto si riferisce a quella del solo esercizio del tronco di ferrovia Cremona-Croce S. Spirito.

Il corrispettivo di riscatto per la ferrovia Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino non potrà mai superare la somma di Lire 4 milioni 958,382,81.

Il concorso degli enti locali resta determinato in L. 121,083,82 e dovrà essere riscosso dagli enti stessi a cura e rischio esclusivo del concessionario e, per esso, della subconcessionaria.

Qualora oltre la superficie occupata per la sede stabile della linea e sue dipendenze in metri quadrati 340,000, e la superficie espropriata in più dalla subconcessionaria a termini dell'art. 23 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità in metri quadrati 33,660, si riconosca l'opportunità di acquistare gli altri metri quadrati 106,800 pure già espropriati, allo scopo di potere eseguire ulteriori lavori in aumento patrimoniale, sarà corrisposto alla subconcessionaria un compenso non maggiore di L. 117,480 appena la medesima avrà dimostrato la proprietà e libertà di tali maggiori aree.

Art. 7.

È autorizzato il riscatto della ferrovia Fornovo-Borgo S. Donnino a decorrere dalla data in cui, accertata la ultimazione della linea, ivi compresa la esecuzione delle opere necessarie per l'impianto del secondo binario e riconosciuta atta alla apertura di un regolare e sicuro esercizio, essa potrà essere presa in consegna dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale la eserciterà con materiale rotabile e di esercizio proprio, restando autorizzata a provvedere eventualmente il detto materiale coi fondi accordati per l'acquisto del materiale mobile per la propria rete.

Entro un termine non maggiore di un mese dalla visita di ricognizione ,semprechè i risultati della medesima siano favorevoli, verranno presi accordi fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il Consorzio intercomunale per la ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e la Società italiana di ferrovie e tramvie, rispettivamente concessionaria e sub-concessionaria della linea Fornovo-Borgo San Donnino, per procedere in contraddittorio alla regolare consegna della linea stessa e sue dipendenze.

Il Governo è autorizzato a stipulare col concessionario Consorzio intercomunale della Ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e con la sub-concessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie, la convenzione di riscatto, in base allo schema allegato alla presente legge, restando fin da ora stabilito che, a decorrere dalla consegna di cui al precedente comma, si intenderà risoluta la concessione fatta mediante le convenzioni 6 agosto e 1° ottobre 1906, approvate

con Regio decreto 2 novembre 1906, n. 573 e 10 febbraio 1911, approvata con R. decreto 12 febbraio 1911, n. 136.

Il corrispettivo di riscatto per la detta ferrovia non potrà mai superare la somma di L. 7,104,877,21. Il concorso degli enti locali resta determinato in lire 173,501,27, e dovrà essere riscosso dagli enti stessi a cura e rischio esclusivo del concessionario e per esso della sub-concessionaria.

Art. 8.

Prima dell'assunzione dell'esercizio da parte dello Stato, le Società subconcessionarie delle ferrovie Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo San Donnino dovranno consegnare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato tutti i contratti vigenti al momento della presentazione della presente legge e relativi all'esercizio delle linee stsse.

Art. 9.

Il prsonale stabile ed in prova, addetto all'esercizio delle ferrovie Mestre-Primolano, Cremona-Borgo San Donnino ed Alessandria-Ovada, che si trovava in servizio delle rispettive Società al 1° gennaio 1912, passa, col 1° luglio 1912, alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, purchè abbia i requisiti fisici stabiliti dalla detta Amministrazione per le visite di revisione e soddisfi alle altre condizioni richieste dal vigente regolamento, per l'ammissione in servizio del personale delle ferrovie dello Stato, fatta eccezione dei limiti d'età e salvo il disposto dell'alinea seguente.

Sono esclusi dal passaggio gli agenti aventi qualifica che, a giudizio del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, è assimilabile a gradi superiori al 9° della tabella graduatoria organica delle ferrovie stesse, a meno che accettino una qualifica di grado inferiore all'8°. Sono pure esclusi gli agenti resisi dimissionari od esonerati dal servizio dalle Società già esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula o dalle ferrovie dello Stato,

e quelli che hanno raggiunto i limiti di età pel collocamento a riposo d'ufficio.

Dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato saranno stabilite la qualifica della tabella graduatoria e lo stipendio o paga con la relativa decorrenza agli effetti dei successivi aumenti, da assegnarsi a ciascun agente.

Art. 10.

Gli agenti delle ferrovie riscattate Mestre-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo San Donnino, i quali al 1° luglio 1912 non hanno superato il trentacinquesimo anno di età, saranno iscritti al fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato a norma delle disposizioni del testo unico approvato con Regio decreto n. 229 del 22 aprile 1909, e avranno facoltà di riscattare a termini dell'art. 37 del testo medesimo, il tempo impiegato in servizio della Società.

Gli agenti aventi più di 35 anni di età saranno o continueranno ad essere iscritti alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia e non sarà loro applicabile il disposto del terz'ultimo comma dell'art. 8 della legge 13 aprile 1911, numero 310.

Per gli agenti della linea Alessandria-Ovada, che partecipano alla Cassa di previdenza istituita dalla Società, questa verserà la somma costituente la loro partita individuale, liquidata fino al 30 giugno 1912.

Tale somma servirà per il riscatto del tempo impiegato in servizio della Società e la eventuale rimanenza andrà in conto tassa d'entratura per gli agenti che saranno inscritti al fondo pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, oppure sarà versata alla Cassa nazionale di previdenza per gli agenti che saranno inscritti alla Cassa medesima.

Per l'esonero, a motivi d'età, del personale inscritto alla Cassa nazionale valgono i limiti di età stabiliti per l'esonero del personale inscritto al fondo pensioni delle ferrovie dello Stato.

Art. 11

Dalla data di assunzione dell'esercizio delle ferrovie Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada, Cremona-Borgo San Donnino e Fornovo-Borgo San Donnino da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, saranno applicate per i trasporti sulle linee stesse, le tariffe, norme e condizioni, sia interne che cumulative e con altre Amministrazioni, in vigore sulle ferrovie dello Stato, nonchè quelle relative alle concessioni speciali ed ai trasporti militari.

Art. 12.

Sulle linee Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo San Donnino potrà essere conservato, all'atto della applicazione della presente legge ,il numero dei treni per ognuna di esse portato, rispettivamente, dall'ultimo orario invernale e dall'ultimo orario estivo.

Per le successive modificazioni si applicheranno le norme degli articoli 47 e 50 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 13.

Le Società subconcessionarie delle ferrovie Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo San Donnino sono tenute a consegnare il materiale rotabile e di servizio nella quantità e qualità risultante dai rispettivi inventari, in regolare stato di manutenzione, salvo, in caso contrario, ad essere addebitate delle spese per le eventuali riparazioni.

Le Società stesse debbono pure consegnare a prezzo di stima i materiali di scorta e consumo che, a giudizio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, saranno riconosciuti utili all'esercizio, asportando i materiali rimanenti.

Per le eventuali divergenze circa le questioni di cui ai due comma precedenti, la definizione sarà deferita ad un perito da no-

minarsi d'accordo fra le parti, o, in caso di disaccordo, dal presidente della Corte di appello di Roma.

Art. 14.

Alle Società subconcessionarie delle ferrovie Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo San Donnino, non sarà corrisposto il saldo del corrispettivo di riscatto se non dopo che sarà avvenuta la liquidazione di tutti i crediti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il periodo di esercizio delle dette linee, a titolo di uso delle stazioni comuni, di esercizio di esse, di nolo o scambio di materiale rotabile e di altre analoghe prestazioni fatte sino a tutto il giugno 1912.

Art. 15.

È data al Governo ogni opportuna facoltà per l'effettuazione dei riscatti di cui agli articoli 4 a 7.

In pendenza della liquidazione della indennità di riscatto da pagarsi a termini dei citati articoli, il Governo è autorizzato a continuare a corrispondere ai concessionari e per essi alle Società subconcessionarie, a titolo di provvisionale sulla indennità stessa e salvo conguaglio, la sovvenzione annua sinora rispettivamente pagata per ciascuna delle dette ferrovie.

Art. 16.

Per la provvista dei fondi occorrenti pel pagamento delle indennità di riscatto per le linee Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada, Croce S. Spirito-Borgo San Donnino e Fornovo-Borgo San Donnino, il ministro del tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi indicati negli articli 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638; 3 della legge 24 dicembre 1908, n. 731; 1 e 3 della legge 15 maggio 1910, n. 228 e 1 della legge 21 marzo 1912, n. 191.

Al pagamento delle provvisionali di cui al precedente art. 15 sarà pure provveduto a carico del Ministero del tesoro mediante

opportuni stanziamenti nei relativi bilanci, salvo ad apportare le corrispondenti diminuzioni in quello dei lavori pubblici per le sovvenzioni prima dovute per le ferrovie suindicate.

Art. 17.

È autorizzata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere in consegna, a richiesta del comune di Dronero concessionario, la ferrovia Busca-Dronero, dopo che tale linea sia stata riconosciuta esercitabile, e ad esercitarla con materiale rotabile e di esercizio proprio e con le tariffe e le norme tutte in vigore sulla rete di Stato, facendo propri tutti i relativi prodotti, senza alcuna restrizione, esclusa anche l'applicabilità, nei suoi riguardi, dell'art. 12 dell'atto di concessione approvato con R. Decreto 9 dicembre 1909, n. 846.

Verranno in tempo utile presi accordi fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il comune di Dronero e la ditta, subconcessionaria per la sola costruzione della ferrovia, per procedere in contraddittorio alla regolare consegna della linea e sue dipendenze, avvertendo che tale consegna non potrà ritenersi completa se non dopo il collaudo definitivo da parte del Ministero dei lavori pubblici a senso ed a termini dell'art. 258 della legge sui lavori pubblici e dell'art. 7 della convenzione 7 dicembre 1909, approvata con R. decreto 9 dicembre 1909, n. 846.

Il concessionario della ferrovia e la subconcessionaria della costruzione debbono rilevare e tenere indenne lo Stato di ogni danno o molestia che in qualsiasi modo potesse attribuirsi alla costruzione della linea stessa e restano fermi gli obblighi della subconcessionaria per gli eventuali difetti e vizi di costruzione che venissero riconosciuti in sede di collaudo finale od, in seguito, a norma dell'art. 1639 del Codice civile.

Art. 18.

È convertito in legge il Reale decreto 3 dicembre 1911, n. 1434, col quale fu autorizzata la cessione dell'esercizio della linea, di proprietà dello Stato, Lucca-Bagni di Lucca alla ditta

Saverio Parisi e fu approvato e reso esecutorio il contratto 14 luglio 1911 fra il Governo e la ditta sunnominata per la detta cessione.

Art. 19.

È autorizzata la cessione dell'esercizio della linea Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò alla Società delle ferrovie Salentine la quale la eserciterà in base ai patti ed alle condizioni tutte di cui all'annesso schema di convenzione.

Ove, in relazione alle esigenze del traffico risultasse, in seguito, la necessità d'introdurre modificazioni ai patti della cessione, di cui al precedente comma, si provvederà con Reale decreto su proposta dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici, sentiti la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 27 giugno 1912.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI - TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Allegato 1.

Atto di preavviso di riscatto.

L'anno millenovecentoundici, addì diciotto del mese di luglio, in Roma: ad istanza dell'Amministrazione dello Stato e precisamente delle Amministrazioni dei lavori pubblici e del tesoro, in persona rispettivamente delle LL. EE. i ministri on. avv. Ettore Sacchi e onorevole comm. Francesco Tedesco, domiciliati per ragione della carica in Roma, nella sede dei rispettivi Ministeri;

Io sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al tribunale civile e penale di Roma, ove ho domicilio;

Visto l'art. 33, primo comma, del capitolato annesso alla convenzione 19 febbraio 1905, approvata con R. decreto 23 febbraio 1905, numero 135, e relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Mestre, per Castelfranco, Bassano e Primolano, al confine italo-austriaco;

Ho preavvisato, come preavviso con il presente atto, la subconcessionaria Società italiana ferrovia della Valsugana, in persona del presidente del suo Consiglio d'amministrazione ing. Edoardo Almagià, residente, per ragione della carica, presso la sede della Società medesima in Roma, via in Lucina, n. 17, che il Governo intende di riscattare la ferrovia da Mestre al confine italo-austriaco, per Castelfranco, Bassano o Primolano, a sei mesi data dal giorno della notificazione del presente atto;

Ho però dichiarato che l'efficacia del preavviso è subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, giusta l'art. 2 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Ho infine invitato la predetta Società italiana ferrovia della Valsugana a presentare alle istanti Amministrazioni, entro il termine di sei mesi dalla notificazione del presente atto, i consuntivi e le relative scritturazioni, di cui all'art. 33, primo comma, del capitolato annesso alla convenzione 19 febbraio 1905;

Eguale atto verrà notificato ai concessionari della provincia e comune di Venezia.

Io sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al tribunale civile e penale di Roma ho notificato il suesteso atto alla nominata Società italiana ferrovia della Valsugana in persona come sopra, consegnandone simile copia nel detto suo domicilio in Roma, via in Lucina, n. 17, a mani dell'impiegato all'uopo incaricato, signor Carlo Di Gioacchino, in sua precaria assenza.

Roma, 18 luglio 1911.

L'ufficiale giudiziario

Asdente Giuseppe.

Il suesteso atto è stato anche notificato alla subconcessionaria Società italiana ferrovia della Valsugana in persona del presidente del suo Consiglio d'amministrazione, ingegnere Edoardo Almagià, con sede in Roma, rimettendone altra copia nel suo domicilio eletto in Venezia, presso la Banca commerciale italiana ed ivi a mani del signor Luis Carlo, vice direttore della Banca stessa, non essendosi rinvenuto il notificando, nonchè ai concessionari, provincia e comune di Venezia.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. 2.

Copia della lettera diretta dal ministro dei lavori pubblici addì 8 gennaio 1912, n. 66-A, al presidente del Consiglio di amministrazione della Società ferrovia di Valsugana, circa la decorrenza del riscatto della ferrovia di Valsugana.

In conformità delle intese verbali avute con la S. V. Ill.ma le partecipo che, d'accordo col collega del tesoro, il termine del 18 gennaio corrente di cui nella diffida del 18 luglio passato vuol essere prorogato al 1° maggio; e la prego di darmene atto entro il giorno 10 corrente.

Con ogni osservanza

Il ministro
Sacchi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. **3.**

Copia dell'estratto del processo verbale della seduta n. 91 del Consiglio di amministrazione della Società italiana ferrovia della Valsugana tenutasi in Roma l'8 gennaio 1912.

Omissis.

Il Consiglio, avuta cognizione della lettera ministeriale dell'8 gennaio 1912, n. 66-*A*, delibera di prendere atto del suo contenuto autorizzando il presidente della Società a darne partecipazione a Sua Eccellenza il ministro dei lavori pubblici.

Il presidente del Consiglio d'amministrazione
Società italiana ferrovia Valsugana
E. Almagià.

N. B. — Con lettera 19 gennaio 1912, n. 3946, il sindaco di Venezia cui, anche nei riguardi della Provincia, si era data comunicazione del contenuto della ministeriale 8 gennaio, prese atto dell'avvenuta proroga della decorrenza del riscatto.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. **3**-*bis.*

Copia della lettera diretta dal Ministero dei lavori pubblici al presidente del Consiglio di amministrazione della Società ferroviaria di Valsugana il 9 aprile 1912, n. 1953, circa la decorrenza del riscatto della ferrovia di Valsugana.

Poichè non è stata ancora ratificata la diffida di riscatto per la ferrovia di Valsugana, notificata il 18 giugno 1911, le partecipo d'accordo col collega del tesoro che, in conformità delle intese verbali avute con la S. V. Ill.ma, il termine, di cui alla nota 8 gennaio 1912,

n. 66-A ed alla relativa deliberazione di pari data di codesto spettabile Consiglio d'amministrazione, vuol essere prorogato al 1° luglio prossimo venturo.

La prego darmi atto della presente.

Con ogni osservanza

Il ministro
Sacchi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Copia della lettera diretta al ministro dei lavori pubblici dalla Società italiana ferrovia della Valsugana il dì 11 aprile 1912.

Eccellenza,

Ho l'onore di accusare ricevimento della pregiata nota della E. V., n. 1953, div. XX, del 9 corrente, con la quale mi partecipa che, non essendo ancora stata ratificata la diffida di riscatto della nostra linea, notificata il 18 luglio 1911 il termine - di cui alla nota dell'E. V. in data 8 gennaio 1912 - vuole essere prorogato al 1° luglio p. v.

Mi sono affrettato a sottoporre al mio Consiglio d'amministrazione la prefata nota dell'E. V. e mi pregio parteciparle la sua approvazione.

. . . .

Società italiana ferrovia Valsugana
Il presidente del Consiglio d'amministrazione
E. ALMAGIÀ.

N. B. — Con lettera 23 aprile 1912, n. 23821, il sindaco di Venezia, cui, anche nei riguardi della Provincia, si era data comunicazione del contenuto della ministeriale 9 aprile 1912, n. 1953, prese atto dell'avvenuta nuova proroga della decorrenza del riscatto.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. 4.

Schema di Convenzione per riscatto della ferrovia Alessandria-Ovada.

Premesso che con R. decreto 23 aprile 1903, n. 186, fu approvata la Convenzione 4 aprile 1903 col comune di Alessandria per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a vapore, a scartamento normale, da Alessandria ad Ovada;

che mediante contratto 10 ottobre 1903 il comune di Alessandria, spogliandosi di tale concessione con effetto retroativo al giorno della concessione stessa la cedette alla Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada e che di ciò venne preso atto con nota del Ministero dei lavori pubblici in data 31 marzo 1904, numero 967, divisione V;

che l'esercizio della linea fu assunto nel settembre 1907 dalla Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, con sede in Padova, ma il Governo, con nota 27 luglio 1908, n 4684, divisione XI, del Ministero dei lavori pubblici, dichiarò che non avrebbe riconosciuta la Società veneta come nuova subconcessionaria, ma soltanto come esercente per conto e rischio esclusivo della Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada;

che con atto di citazione 10 giugno 1908 la Società subconcessionaria iniziò un giudizio contro l'Amministrazione governativa e quella delle ferrovie dello Stato per pretesa inadempienza del disposto dell'art. 6 del sopra citato atto di concessione, circa l'istradamento dei trasporti provenienti da Genova e destinati ad Alessandria ed oltre o viceversa;

che in seguito a trattative, a varie riprese condotte, venne eseguito l'accertamento del costo di costruzione e della provvista del materiale rotabile e di esercizio da parte di funzionari tecnici governativi e promossi all'uopo i pareri dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, della Commissione per lo studio dei riscatti di ferrovie e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, si riconobbe l'opportunità di procedere al riscatto consensuale della linea ed all'acquisto del materiale rotabile e di esercizio, pel prezzo di lire . . . . . ., salvo poi alla Società di riscuotere l'offerta degli enti locali in L. 600.000;

si conviene e si stipula quanto appresso, restando stabilito che le suestese premesse formano parte integrante della presente Convenzione.

Art. 1.

In base all'art. 5 della legge . . . . . . 1912, n. . . ., si stipula il presente atto col quale, d'accordo con la Società anomina per la ferrovia Alessandria-Ovada, viene regolato il riscatto della ferrovia Ovada-Alessandria concessa mediante la Convenzione 4 aprile 1903, approvata con R. decreto 23 aprile 1903, n. 186, restando con ciò pienamente sciolta e risoluta da tale data la concessione stessa.

Art. 2.

In corrispettivo del riscatto di cui all'articolo precedente, il Governo pagherà alla detta Società la somma di lire. . . . .

Art. 3.

La Società dovrà in tempo utile prendere con l'Amministrazione dello Stato accordi per la consegna della linea, di guisa che essa possa essere esercitata dall'Amministrazione stessa a decorrere dal 1° luglio 1912, consegnandola in istato di regolare manutenzione.

Resta in particolar modo convenuto che la Società dovrà rimborsare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle spese tutte che essa dovrà sostenere per la esecuzione di lavori che potranno essere richiesti dalla Commissione governativa in occasione del collaudo definitivo della linea e che allo svincolo della cauzione, prestata per la buona costruzione della linea avuta in concessione, non si provvederà se non dopo eseguito il collaudo finale ed ottemperato dalla Società a quanto è sopra indicato.

Art. 4.

La Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada è tenuta a consegnare, entro un mese dalla data del relativo verbale di consegna della linea, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i documenti che, in relazione agli articoli 259, 263 e 264 della legge sui lavori pubblici, concernono le planimetrie ed i profili delle linee, le planimetrie delle stazioni ed i disegni di costruzione delle opere d'arte, un piano catastale delle ferrovie e delle sue dipendenze, nonchè quelli comprovanti la proprietà e la libertà dei terreni occorsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, la eseguita consegna, ai rispettivi proprietari, delle strade deviate per la costruzione della detta ferrovia, ed infine la dimostrazione dell'eseguita tacitazione di ogni

diritto o ragione relativo a tale deviazione di strade. Dall'insieme dei documenti suindicati dovrà risultare che la proprietà ferroviaria corrisponde esattamente ai terreni occupati ed indicati nel piano catastale, la identificazione della proprietà ferroviaria dovrà inoltre essere fatta sul terreno, mediante l'apposizione di regolari cippi di confine, a cura, spese, e sotto la esclusiva responsabilità della Società stessa. Resterà poi a cura dello Stato di provvedere alle conseguenti volture catastali.

Non sarà svincolata la cauzione, tuttora disponibile, prestata a garanzia della buona costruzione della linea se non dopo che risulterà adempiuto a tutto quanto è stabilito nel presente articolo, nonchè al disposto dell'art. 258 della legge sui lavori pubblici.

Art. 5.

Il pagamento della somma di cui all'art. 2 della presente convenzione avrà luogo a favore della Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada per diciannove ventesimi entro tre mesi dalla data del verbale di consegna della linea di cui all'art. 3 della presente convenzione e per un ventesimo nei modi e termini di cui all'art. 7 della convenzione stessa.

Dalla data del sopracitato verbale e fino alla data di ammissione a pagamento del relativo mandato spetterà soltanto l'interesse del 5 per cento lordo sulla somma costituita dai diciannove ventesimi sopraindicati.

Art. 6.

La Società si rende pure garante verso lo Stato di ogni danno o molestia da parte di terzi relativamente alla costruzione della linea, ai lavori e alle provviste di ogni genere eseguiti per la manutenzione della linea, nonchè per l'esercizio della medesima, sino al giorno della effettiva consegna della ferrovia allo Stato.

Eguale garenzia la Società assume verso lo Stato per ogni azione di danno che eventualmente potesse essere iniziata per qualsiasi causa dipendente dalla concessione della ferrovia sia da parte della Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, con sede in Padova, sia da altri.

Art. 7.

A termini dell'art. 1639 del Codice civile la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada è tenuta a rispondere dei vizi e di-

fetti di costruzione che durante il decennio dalla data di apertura della linea al pubblico esercizio si manifestassero nel corpo stradale, nei fabbricati, nelle opere d'arte, ecc., in conseguenza di vizi o difetti di costruzione.

La Società è altresì obbligata a tenere indenne e sollevato lo Stato da ogni e qualsiasi vertenza, in corso o che potrà sorgere, circa la libera proprietà dei terreni occupati dalla ferrovia e sue dipendenze, e per quanto riguarda i lavori eseguiti per la costruzione e la manutenzione della linea suindicata, anche nei riguardi dei terzi, sino al giorno dell'effettiva consegna della linea all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

La Società stessa è inoltre tenuta a rivalere e tenere indenne lo Stato di qualsiasi molestia in dipendenza di ogni danno derivante dall'esercizio di essa, per fatti anteriori alla detta consegna.

A garanzia di tali obblighi resta stabilito che la rata di saldo, pari al ventesimo del corrispettivo di riscatto, sarà depositata alla Cassa depositi e prestiti entro tre mesi dalla data della registrazione, alla Corte dei conti, del decreto Ministeriale di liquidazione del corrispettivo stesso e non sarà svincolata se non dopo che la Società abbia giustificato di aver adempiuto a tali obblighi e sia decorso il decennio di cui sopra.

Art. 8.

Col pagamento e col deposito di cui ai precedenti articoli 5 e 7 la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada si intenderà pienamente soddisfatta di ogni diritto e ragione che per qualsiasi causa le potesse competere verso il Governo in dipendenza dell'atto di concessione suindicato e dell'avvenuto riscatto della linea, dichiarandosi ogni relativa questione reciprocamente definita e transatta con la presente convenzione nonchè rinunziato a qualsiasi altra forma o domanda d'indennizzo.

Art. 9.

La Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada rinunzia al giudizio iniziato ed a quello da iniziare per l'istradamento dei trasporti provenienti da Genova ad Alessandria ed oltre, o viceversa, in transito sulla ferrovia Ovada-Alessandria come ad ogni e qualunque pretesa per le condizioni di esercizio della linea concessa, per il servizio delle stazioni comuni, per l'uso e scambio del materiale mobile e per l'eseguimento e per l'istradamento dei trasporti; restando inteso che essa assume l'obbligo di tenere indenne e sollevata l'Am-

ministrazione dello Stato e quella ferroviaria di Stato da qualsiasi azione che pei titoli suespressi potesse essere eventualmente iniziata dalla Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, con sede in Padova ,che ha effettivamente tenuto l'esercizio della linea.

Art. 10.

La presente Convenzione non sarà valida e definitiva, se non dopo che sarà stata approvata per la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada dall'assemblea generale degli azionisti e per lo Stato se non dopo la registrazione, da parte della Corte dei conti, del relativo decreto Ministeriale di approvazione.

La Società dovrà far pervenire al Governo, entro due mesi dalla data della presente Convenzione, l'estratto in forma autentica della deliberazione suindicata.

Art. 11.

La presente Convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici.
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. **3.**

Schema di convenzione per il riscatto della ferrovia Cremona-Croce Santo Spirito-Borgo San Donnino.

Premesso:

che mediante Convenzione 17 settembre 1903, **approvata con** R. decreto 5 otobre 1903, n. 420, vennero concessi al Consorzio **intercomunale** per la ferrovie Cremona-Borgo San Donnino ed alla **Ditta** subconcessionaria Duparchy Alexis di Parigi, la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione normale da Croce Santo Spirito a Borgo

San Donnino, nonchè il solo esercizio del tronco Cremona-Croce Santo Spirito;

che mediante istrumento 30 dicembre 1904, per rogito Soldi Francesco di Cremona, fu tra l'altro dichiarato da parte della ditta Duparchy Alexis che, sin dal principio dei lavori di costruzione della ferrovia, doveva ritenersi come vera subconcessionaria la Società delle ferrovie e tramvie nella provincia di Piacenza ed in altre Provincie italiane e che mediante deliberazione 3 ottobre 1906 dell'assemblea generale degli azionisti, regolarmente pubblicata a norma di legge, la detta Società, modificando il proprio statuto, assunse la denominazione di Società italiana di ferrovie e tramvie;

che il riconoscimento della subconcessionaria ebbe luogo con nota 19 gennaio 1908, n. 289, del Ministero dei lavori pubblici;

che la ferrovia Croce Santo Spirito-Borgo San Donnino fu aperta all'esercizio il 12 settembre 1906 e che in data 27 gennaio 1908 fu notificato dal Governo il preavviso di riscatto della ferrovia entro due anni dall'ultimazione, ma che tale diffida non ebbe poi seguito, non avendo la Società subconcessionaria potuto presentare la documentazione della spesa sostenuta nè essendosi potuto giungere ad un accordo sulla somma da prendersi a base del riscatto;

che in seguito alla deliberazione 17 gennaio 1912 del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed ai pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Commissione per lo studio dei riscatti di ferrovie concesse, emessi rispettivamente nelle adunanze del 15 e 18 marzo 1912, si è riconosciuta la opportunità di procedere al riscatto della ferrovia Croce Santo Spirito-Borgo San Donnino insieme a quello della ferrovie Fornovo-Borgo San Donnino a fine di migliorare, a vantaggio dell'Amministrazione e del pubblico, i servizi viaggiatori e merci dal porto di Spezia verso la Lombardia orientale ed il bresciano e viceversa;

che, in seguito agli accertamenti fatti da funzionari tecnici governativi ed al parere dei detti consessi si è riconosciuto conveniente per lo Stato determinare il corrispetivo del riscatto nella somma di L. . . . . salvo poi alla subconcessionaria di riscuotere la somma stabilita in via transattiva in L. 121,083.82 quale concorso degli enti locali;

che, allo scopo di aver disponibili le aree occorrenti per l'impianto del secondo binario e per futuri aumenti patrimoniali della ferrovia, si è riconosciuta altresì l'opportunità di acquistare dalla subconcessionaria per il prezzo di L. 117,480, altri metri quadrati 106,800, già espropriati dalla medesima e tuttora disponibili giusta dichiarazione fatta dal legale rappresentante della Società;

che, come conseguenza del riscatto della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo San Donnino, deve pure essere provveduto alla risoluzione

della concessione del solo esercizio della ferrovia Cremona-Croce S. Spirito, assicurando con opportuna clausola che la riconsegna della linea allo Stato abbia luogo in condizioni di buona e regolare manutenzione;

si conviene e si stipula quanto appresso restando stabilito che le suestese premesse formano parte integrante della presente Convenzione.

Art. 1.

Giusta l'articolo 6 della legge . . . . 1912, n. . . . . si conviene e si stipula il presente atto col quale d'accordo col Concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e con la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie viene regolato il riscatto della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo San Donnino, concessa mediante la Convenzione 17 settembre 1903, approvata con Reale decreto 5 ottobre 1903, n. 420, restando con ciò pienamente sciolta e risoluta da tale data la concessione stessa.

Parimente risoluta, a decorrere dalla data suindicata, deve ritenersi la concessione del solo esercizio della linea Cremona-Croce San Spirito accordata con la Convenzione ed il Reale decreto sopracitati.

Art. 2.

In corrispettivo del riscatto di cui all'articolo precedente, il Governo pagherà al concessionario e per esso alla subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie la somma di lire . . . . restando stabilito che, a decorrere dal 1° luglio 1912, nessun corrispettivo spetterà pel tronco Cremona-Croce San Spirito.

Art. 3.

Il concessionario e la subconcessionaria dovranno in tempo utile prendere con l'Amministrazione dello Stato accordi per la consegna della linea, di guisa che essa possa essere esercitata dalla Amministrazione stessa a decorrere dal 1° luglio 1912, consegnandola in istato di regolare manutenzione.

Resta in particolar modo convenuto che il concessionario e la subconcessionaria dovranno rimborsare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle spese tutte che essa dovrà sostenere per la esecu-

zione dei lavori che potranno essere richiesti dalla Commissione governativa in occasione del collaudo definitivo della linea e che allo svincolo della cauzione, prestata per la buona costruzione della linea avuta in concessione, non si provvederà se non dopo eseguito il collaudo finale ed ottemperato dalla Società a quanto è sopra indicato.

Art. 4.

Il concessionario e la subconcessionaria si obbligano altresì di consegnare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato il tronco ferroviario Cremona-Croce Santo Spirito e relative dipendenze in condizione di regolare manutenzione ed in tempo utile perchè la linea possa essere esercitata dall'Amministrazione stessa a decorrere dal 1° luglio 1912.

Qualora, nel procedere alla presa in consegna del detto tronco, risultasse la necessità di eseguire lavori per mettere la linea in buono stato di manutenzione, verrà fatta d'accordo tra la subconcessionaria e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato una perizia della spesa relativa, che sarà dedotta dal corrispettivo di riscatto di cui all'art. 7 seguente; in caso di disaccordo, la spesa prevista dalla detta Amministrazione sarà parimente dedotta dalla detta somma e verrà depositata entro tre mesi dalla data del verbale di consegna della linea, nella Cassa depositi e prestiti sino a che per giudicato o per transazione non sarà risoluta tale vertenza.

Art. 5.

La subconcessionaria della ferrovia Croce San Spirito-Borgo San Donnino è tenuta a consegnare, entro un mese dalla data del relativo verbale di consegna della linea, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i documenti, che in relazione agli articoli 259, 263 e 264 della legge sui lavori pubblici, concernono le planimetrie e i profili della linea, le planimetrie delle stazioni ed i disegni di costruzione delle opere d'arte, un piano catastale della ferrovia e delle sue dipendenze, nonchè quelli comprovanti la proprietà e la libertà dei terreni occorsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, la eseguita consegna, ai rispettivi proprietari, delle strade deviate per la costruzione della detta ferrovia, ed infine la dimostrazione dell'eseguita tacitazione di ogni diritto o ragione relativo a tale deviazione di strade. Dall'insieme dei documenti suindicati dovrà risultare che la proprietà ferroviaria corrisponde esattamente ai terreni occupati ed indicati nel piano catastale e nella complessiva superficie indicata nell'art. 8 della presente Convenzione. Inoltre la identificazione della proprietà ferroviaria dovrà essere fatta sul

terreno mediante l'apposizione di regolari cippi di confine, a cura, spese e sotto la esclusiva responsabilità della Società subconcessionaria. Resterà poi a cura dello Stato di provvedere alle conseguenti volture catastali.

Non sarà svincolata la cauzione, tuttora disponibile, prestata a garanzia della buona costruzione della linea, nè sarà provveduto al pagamento dei primo ventesimo di cui al successivo articolo 7 se non dopo che risulterà adempiuto a tutto quanto è stabilito nel presente articolo, nonchè al disposto dell'art. 258 della legge sui lavori pubblici.

Art. 6.

Il concessionario e la subconcessionaria si rendono pure garanti verso lo Stato di ogni danno o molestia da parte di terzi relativamente alla costruzione della linea, ai lavori ed alle provviste di ogni genere da essi eseguiti per la manutenzione della linea, nonchè per l'esercizio della medesima sino al giorno della effettiva consegna della ferrovia allo Stato.

Art. 7.

Il pagamento della somma di cui all'art. 2 della presente Convenzione avrà luogo a favore del Consorzio concessionario e per esso della subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie per nove decimi entro tre mesi dalla data del verbale di consegna della linea di cui all'art. 3 della presente Convenzione per un ventesimo dopo ottemperato a quanto è prescritto negli articoli 4 e 5 della presente Convenzione e per l'ultimo ventesimo nei modi e termini di cui allo art. 9 della Convenzione stessa.

Dalla data del sopracitato verbale e sino alla data di ammissione a pagamento del relativo mandato spetterà soltanto l'interesse del cinque per cento lordo sulla somma costituita dai nove decimi suindicati .

Art. 8.

Allo scopo di assicurare le maggiori aree occorrenti per il futuro impianto del secondo binario e per provvedere agli aumenti patrimoniali dipendenti dall'intensificarsi del traffico sulla nuova linea — quando su di essa, in seguito al riscatto, potrà istradarsi il traffico di transito — si è convenuto che verranno ceduti allo Stato metri

quadrati 106,800 di terreni espropriati pel prezzo di L. 117,480 oltre i metri quadrati 373,660 che sono costituiti dalla superficie, occupata dalla sede ferroviaria e sue dipendenze, e dai terreni, tuttora in proprietà della subconcessionaria (metri quadrati 33,660) a suo tempo dovuti espropriare dalla medesima a termini dell'art. 23 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità.

Qualora però risultasse minore la superficie dei terreni che verranno consegnati allo Stato, sarà proporzionalmente ridotta la somma da corrispondersi alla Società subconcessionaria.

Art. 9.

A termini dell'art. 1639 del Codice civile la subconcessionaria della ferrovia Croce Santo Spirito-Borgo San Donnino è tenuta a rispondere dei vizi e difetti di costruzione che durante il decennio dalla data di apertura della linea al pubblico esercizio si manifestassero nel corpo stradale, nei fabbricati, nelle opere d'arte, ecc., in conseguenza di vizi o difetti di costruzione.

La subconcessionaria è altresì obbligata a tenere indenne e sollevato lo Stato da ogni e qualsiasi vertenza, in corso o che potrà sorgere, circa la libera proprietà dei terreni occupati dalla ferrovia e sue dipendenze e per quanto riguarda i lavori eseguiti per la costruzione e la manutenzione della linea suindicata, anche nei riguardi dei terzi, sino al giorno dell'effettiva consegna della linea all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

La subconcessionaria della linea Cremona-Borgo San Donnino è inoltre tenuta a rivalere e tenere indenne lo Stato di qualsiasi molestia in dipendenza di ogni danno derivante dall'esercizio di essa, per fatti anteriori alla detta consegna.

A garenzia di tali obblighi resta stabilito che la rata di saldo pari al ventesimo del corrispettivo di riscatto sarà depositata alla Cassa depositi e prestiti entro tre mesi dalla data della registrazione alla Corte dei conti, del decreto Ministeriale di liquidazione del corrispettivo stesso e non sarà svincolata se non dopo che la subconcessionaria abbia giustificato di aver adempiuto a tali obblighi e sia decorso il decennio di cui sopra.

Art. 10.

Col pagamento e coi depositi di cui ai precedenti articoli 4, 7 e 9 il concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie s'intenderanno pienamente soddisfatti di ogni diritto e ragione che per qualsiasi causa potesse loro competere verso il Governo

in dipendenza dell'atto di concessione suindicato e dell'avvenuto riscatto della linea, dichiarandosi ogni relativa questione reciprocamente definita e transatta con la presente Convenzione nonchè rinunziato a qualsiasi altra forma o domanda d'indennizzo.

Art. 11.

La presente Convenzione non sarà valida e definitiva, se non dopo che sarà stata approvata pel concessionario dal Comitato permanente del Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e per la subconcessionaria dall'assemblea generale degli azionisti ed infine per lo Stato se non dopo la registrazione, da parte della Corte dei conti, del relativo decreto Ministeriale di approvazione.

Il concessionario e la subconcessionaria dovranno far pervenire al Governo entro due mesi dalla data della presente Convenzione, lo estratto in forma autentica delle deliberazioni suindicate rese definitive a norma di legge.

Art. 12.

La presente Convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. **6.**

Shema di convenzione per il riscatto della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino.

Premesso:

che per la concessione in costruzione ed in esercizio di una ferrovia, a vapore ed a scartamento normale, da Fornovo a Borgo S. Donnino, vennero stipulate col Consorzio intercomunale per la ferrovia Cremona-Borgo San Donnino le Convenzioni 6 agosto e 1° ottobre 1906, approvate con decreto Reale 2 novembre 1906, n. 573;

che il Consorzio cedette la concessione alla Società italiana di ferrovie e tramvie mediante rogito 23 luglio 1907 per Francesco Soldi di Cremona, ma che il Ministero dei lavori pubblici, nel prendere atto di tale istrumento, dichiarò con nota 8 luglio 1908, n. 3374, divisione IX, che, di fronte allo Stato, si dovevano ritenere responsabili il Consorzio e la Società, tanto nei riguardi della costruzione che in quelli dell'esercizio;

che mediante Convenzione 10 febbraio 1911 stipulata col Consorzio concessionario e con la Società subconcessionaria, approvata con R. decreto 12 febbraio 1911, n. 136, venne provveduto a modificare l'art. 8 delle Convenzioni 6 agosto e 1° otobre 1906, e che con altra Convenzione in corso — in seguito a regolare istruttoria — il Consorzio e la Società si sono obbligati ad eseguire i maggiori lavori previsti col proprio esaminato con i voti del 28 marzo e 19 agosto 1911, numeri 408 e 1162, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e con le avvertenze in essi suggerite, per rendere la sede ferroviaria atta all'impianto del secondo binario, mediante la maggiore spesa di L. 459,051 e salvo l'esonero dalla fornitura del materiale rotabile e di esercizio, a suo tempo prevista in L. 469,700;

che in seguito a deliberazione 17 gennaio 1912 del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ed ai pareri 15 marzo 1912 del Consiglio superiore dei lavori pubblici e 18 marzo 1912 della Commissione per lo studio dei riscatti di ferrovie concesse, si è riconosciuta la necessità, nell'interesse della rete ferroviaria di Stato, di procedere al riscatto della linea appena ne sarà ultimata la costruzione;

che, salvo la liquidazione, l'accertamento del costo di costruzione ed il collaudo della linea da farsi da funzionari tecnici governativi, il corrispettivo massimo del riscatto da corrispondersi al Consorzio e per esso alla Società subconcessionaria, deve intendersi stabilito nella somma di L. . . . . , salvo poi alla Società di riscuotere la somma stabilita in via transattiva in L. 173,501.27 a titolo di concorso degli enti locali;

si conviene e si stipula quanto appresso, restando stabilito che le suesposte premesse formano parte inegrante della presente Convenzione.

Art. 1.

In dipendenza dell'art. 7 della legge . . . . 1912, n. . . . . , si stipula il presente atto, col quale — d'accordo col concessionario Consorzio intercomunale per la ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e con la sub-concessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie — viene regolato il riscatto della ferrovia Fornovo-Borgo San Don-

nino, concessa mediante le Convenzioni 6 agosto e 1° ottobre 1906, approvate con Reale decreto 2 novembre 1906, n. 573, e 10 febbraio 1911, approvata con Reale decreto 12 febbraio 1911, n. 136, intendendosi con ciò pienamente sciolta e risoluta da tale data la concessione stessa.

Art. 2.

Il costo di costruzione della linea resta previsto nella somma di cui agli articoli 8 e 1 rispettivamente degli atti di concessione 1° ottobre 1906 e 10 febbraio 1911, salvo liquidazione ed accertamento da farsi a suo tempo a linea ultimata da parte di funzionari tecnici governativi. Tale somma sarà diminuita del concorso degli enti locali, che resta stabilito in L. 173,501.27 e sarà poi aumentata del premio del 5 per cento.

La somma, che risulterà liquidata e depurata nei modi indicati dal precedente comma, sarà corrisposta a titolo di indennità di riscatto al concessionario e per esso alla Società italiana di ferrovie e tramvie subconcessionaria.

Art. 3.

Il concessionario e la subconcessionaria si obbligano di consegnare allo Stato la linea in condizione di regolare manutenzione nel termine di cui al comma 3° dell'art. 7 della legge . . . . 1912, numero . . . . . .

Resta in particolar modo convenuto che il concessionario e la subconcessionaria dovranno rimborsare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle spese tutte che essa dovrà sostenere per l'esecuzione dei lavori che potranno essere richiesti dalla Commissione governativa in occasione del collaudo definitivo della linea e che allo svincolo della cauzione, prestata per la buona costruzione della linea avuta in concessione, non si provvederà se non dopo eseguito il collaudo finale ed ottemperato dalla Società a quanto è sopra indicato.

Art. 4.

La subconcessionaria della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino è tenuta a consegnare, entro un mese dalla data del relativo verbale di consegna della linea, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i documenti, che in relazione agli articoli 259, 263 e 264 della legge sui lavori pubblici, concernono la planimetrie ed i profili della linea,

le planimetrie delle stazioni ed i disegni di costruzione delle opere d'arte, un piano catastale della ferrovia e delle sue dipendenze nonchè quelli comprovanti la proprietà e la libertà dei terreni occorsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, l'eseguita consegna, ai rispettivi proprietari, delle strade deviate per la costruzione della detta ferrovia, ed infine la dimostrazione dell'eseguita tacitazione di ogni diritto o ragione relativo a tale deviazione di strade. Dall'insieme dei documenti suindicati dovrà risultare che la proprietà ferroviaria corrisponde esattamente ai terreni occupati ed indicati nel piano catastale; dovrà inoltre l'identificazione della proprietà ferroviaria essere fatta sul terreno, mediante l'apposizione di regolari cippi di confine, a cura, spese e sotto l'esclusiva responsabilità della Società subconcessionaria. Resterà poi a cura dello Stato di provvedere alle conseguenti volture catastali.

Non sarà svincolata a cauzione, tuttora disponibile, prestata a garanzia della buona costruzione della linea se non dopo che risulterà adempiuto a tutto quanto è stabilito nel presente articolo, nonchè al disposto dell'art. 258 della legge sui lavori pubblici.

Art. 5.

Il pagamento della somma di cui all'art. 2 della presente Convenzione avrà luogo a favore del Consorzio concessionario e per esso della subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie per diciannove ventesimi entro tre mesi dalla data del verbale di consegna della linea di cui all'art. 3 della presente Convenzione e per un ventesimo nei modi e termini di cui all'art. 7 della Convenzione stessa.

Dalla data del sopracitato verbale e fino alla data di ammissione a pagamento del relativo mandato spetterà soltanto l'interesse del cinque per cento lordo sulla somma costituita dai diciannove ventesimi sopraindicati.

Art. 6.

Il concessionario e la subconcessionaria si rendono pure garanti verso lo Stato di ogni danno o molestia da parte di terzi relativamente alla costruzione della linea, ai lavori ed alle provviste di ogni genere da essi eseguiti per la manutenzione della stessa, sino al giorno dell'effettiva consegna della ferrovia allo Stato.

Art. 7.

A termini dell'art. 1639 del Codice civile, la subconcessionaria della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino è tenuta a rispondere dei vizi e difetti di costruzione che durante il decennio dalla data del verbale di consegna della ferrovia si manifestassero nel corpo stradale, nei fabbricati, nelle opere d'arte, ecc., in conseguenza di vizi o difetti di costruzione.

La subconcessionaria è altresì obbligata a tenere indenne e sollevato lo Stato da ogni e qualsiasi vertenza, in corso o che potrà sorgere, circa la libera proprietà dei terreni occupati dalla ferrovia e sue dipendenze e per quanto riguarda i lavori eseguiti per la costruzione e la manutenzione della linea suindicata, anche nei riguardi dei terzi, sino al giorno dell'effettiva consegna della linea all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

A garenzia di tali obblighi resta stabilito che la rata di saldo pari al ventesimo del corrispettivo di riscatto sarà depositata alla Cassa depositi e prestiti entro tre mesi dalla data della registrazione alla Corte dei conti, del decreto Ministeriale di liquidazione del corrispettivo stesso e non sarà svincolata se non dopo che la subconcessionaria abbia giustificato di aver adempiuto a tali obblighi e sia decorso il decennio di cui sopra.

Art. 8.

Col pagamento e col deposito di cui ai precedenti articoli 5 e 7, il concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie s'intenderanno pienamente soddisfatti di ogni diritto e ragione che per qualsiasi causa potesse loro competere verso il Governo in dipendenza degli atti di concessione suindicati e dell'avvenuto riscatto della linea, dichiarandosi ogni relativa questione reciprocamente definita e transatta con la presente Convenzione nonchè rinunziato a qualsiasi altra forma o domanda di indennizzo.

Art. 9.

La presente Convenzione non sarà valida e definitiva, se non dopo che sarà stata approvata pel concessionario dal Comitato permanente del Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino, per la subconcessionaria dall'assemblea generale degli azionisti ed infine per lo Stato se non dopo la registrazione, da

parte della Corte dei conti, del relativo decreto Ministeriale di approvazione.

Il concessionario e la subconcessionaria dovranno far pervenire al Governo entro due mesi dalla data della presente Convenzione l'estratto in forma autentica delle deliberazioni suindicate rese definitive a norma di legge.

Art. 10.

La presente Convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI

Il ministro del tesoro
TEDESCO

Allegato n. **7.**

DECRETO REALE, 3 *dicembre* 1911, *n.* 1434, *col quale viene approvato il contratto per la cessione dell'esercizio del tronco ferroviario Lucca-Bagni di Lucca.*

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 31 dicembre 1905, n. 654, con cui venne approvata e resa esecutoria la Convenzione stipulata il 15 dicembre 1905 con la ditta Saverio Parisi per la concessione della costruzione e dell'esercizio dei tronchi Aulla-Monzone e Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana della ferrovia Aulla-Lucca;

Viste le leggi 4 dicembre 1902, n. 506, 22 aprile 1905, n. 137, 9 luglio 1905, n. 413, 30 giugno 1906, n. 272, 16 giugno 1907, n. 540, 7 luglio 1906, n. 429, 12 luglio 1908, n. 444, 15 luglio 1909, n. 524 e 21 luglio 1911, n. 848;

Ritenuto che con gli articoli 1 della legge 4 dicembre 1902, n. 506 e 7 della Convenzione 15 dicembre 1905, su citate, venne stabilito che

al concessionario dei tronchi ferroviari Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monzone dovesse affidarsi l'esercizio del tratto, già costruito ed esercitato dallo Stato, Lucca-Bagni di Lucca, ove lo Stato avesse rinunziato ad assumere per proprio conto lo esercizio dei tronchi suddetti;

Che dall'istruttoria all'uopo eseguita è risultata la convenienza per lo Stato di non avvalersi di tale facoltà;

Sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udto il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici e pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato e reso esecutorio il contratto stipulato il giorno 14 luglio 1911 fra i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e il legale rappresentante della dita Parisi Saverio per la concessione, a quest'ultima, dell'esercizio della ferrovia Lucca-Bagni di Lucca.

Art. 2.

È autorizzata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a cedere l'esercizio della linea Lucca-Bagni di Lucca al detto commendatore Saverio Parisi, a sensi dell'art. 1 della legge 4 dicembre 1902, n. 506.

Art. 3.

Il presente decreto dovrà essere presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 dicembre 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — TEDESCO — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI

Il ministro del tesoro
TEDESCO

Contratto per la cessione alla ditta Saverio Parisi dell'esercizio del tronco di linea Lucca-Bagni di Lucca.

Fra le Loro Eccellenze l'avvocato Ettore Sacchi, ministro dei lavori pubblici e l'avvocato Francesco Tedesco, ministro del tesoro per conto dell'Amministrazione dello Stato e il signor ingegnere cavaliere Pier Lorenzo Parisi di Saverio, nato a Palermo, residente in Roma, quale procuratore speciale del proprio padre signor commendatore Saverio Parisi fu Enrico, nato a Messina e domiciliato a Roma, delegato a stipulare la presente Convenzione, giusta procura speciale in data 8 luglio 1911 ai rogiti del signor cavaliere avvocato Cesare Rivolti notaio residente in Livorno, inscritto presso il Consiglio notarile del distretto di Livorno, qui allegata sotto il n. 1, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1.

Oggetto del contratto.

Il Governo cede alla ditta Saverio Parisi l'esercizio della linea Lucca-Bagni di Lucca di proprietà dello Stato.

Art. 2.

Patto generale.

La ditta concessionaria assume l'esercizio sotto l'osservanza delle leggi e regolamenti in vigore in materia di strade ferrate, ed in base ai patti contenuti nel presente contrato.

La Ditta concessionaria dichiara fin d'ora d'essere obbligata alla osservanza di tutte le norme regolamentari e delle disposizioni che saranno emanate a senso di legge dalle competenti autorità governative.

La Ditta concessionaria subentra all'Amministrazione governativa negli obblighi e diritti derivanti da tutte le Convenzioni in vigore con terzi, per binari di raccordo, per trasporti a domicilio, ecc., fino alla loro scadenza. Di tali Convenzioni sarà consegnata copia alla Ditta concessionaria prima dell'assunzione dell'esercizio da parte sua.

Tuti i contratti che, per qualunque oggetto attinente all'esercizio, verranno stipulati dal concessionario per un tempo eccedente il termine della scadenza del presente contratto, dovranno essere previamente comunicati al Governo per la sua approvazione.

Art. 3.

Consegna della linea.

La Ditta concessionaria riceve in consegna la linea nelle attuali condizioni da essa riconosciute pienamente idonee al sicuro e regolare esercizio.

Lo stato di consistenza della linea medesima si farà constare da verbale in contradditorio.

Art. 4.

Consegna degli approvvigionamenti esistenti sulla linea.

In tempo utile si procederà fra un delegato del Governo ed uno della Ditta concessionaria:

a) alla consegna e stima di tutte le materie di consumo, delle traverse,, degli oggetti inventariati e dei materiali diversi.

Il prezzo relativo sarà pagato dalla Ditta concessionaria entro tre mesi dalla data di presa di possesso dei materiali suddetti;

b) alla consegna e stima della parte metallica di armamento di scorta, il cui importo verrà accreditato al fondo di riserva di cui allo art. 28 del presente contratto.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita ad un collegio di tre arbitri da nominarsi come all'art. 36.

Art. 5.

Durata della concessione.

Il presente contratto avrà vigore fino al 31 dicembre 1975 termine in cui scade la concessione del tronco Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana.

Il contratto s'intenderà senz'altro risoluto in caso di decadenza, riscatto o cessazione, per qualunque titolo da parte della Ditta concessionaria, dalla concessione del tronco predetto, nè la Ditta concessionaria potrà mai pretendere per la risoluzione alcun compenso od indennizzo.

Art. 6.

Condizioni dell'esercizio.

L'esercizio è assunto dalla Ditta concessionaria a totali sue spese rischio e pericolo.

Le spese a carico della Ditta concessionaria sono quelle ordinarie e straordinarie per tutti i servizi dell'esercizio e dell'amministrazione, comprese quindi quelle di manutenzione tanto della strada quanto dell'armamento, dei manufatti e dei fabbricati e comprese pure quelle per prevenire e riparare danni cagionati dai casi di forza maggiore alla linea, al materiale rotabile e di esercizio ed agli approvvigionamenti, nonchè quelle per riparare danni cagionati da vizi di costruzione.

Art. 7.

Manutenzione della linea.

La Ditta concessionaria si obbliga a conservare la linea nella condizione di regolare manutenzione e di riconsegnarla in tali condizioni alla fine dell'esercizio.

La verifica delle condizioni della linea sarà fatta annualmente dai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie in contraddittorio di quelli della Ditta concessionaria.

Di comune accordo si determineranno i lavori di manutenzione eventualmente riconosciuti necessari ed il modo ed il tempo per la loro esecuzione.

In caso di disaccordo la definizione della vertenza sarà deferita a tre arbitri da nominarsi come all'art. 36.

Art. 8.

Materiale mobile e d'esercizio.

Il materiale mobile e d'esercizio sarà provveduto dalla Ditta concessionaria a sue cure e spese nella seguente misura minima per chilometro:

Lire 14,000 se il prodotto lordo chilometrico non supererà le lire 9000.

Lire 16,000 s il prodotto lordo chilometrico sarà fra le L. 9000 e le lire 12,000.

Lire 18,000 se il prodotto lordo chilometrico sarà fra le L. 12,000 e le lire 15,000.

Lire 20,000 se il prodotto lordo chilometrico supererà le L. 15,000.

In ogni tempo però, a giudizio del Governo e sentita la concessionaria, questa dovrà aumentare il materiale mobile in modo che si trovi sempre proporzionato ai bisogni prevedibili del traffico a norma dell'art. 268 della legge sui lavori pubblici.

Il materiale mobile dovrà essere costruito secondo i più recenti e migliori sistemi e giusta i tipi che saranno approvati dal Ministero (ufficio speciale delle ferrovie) per l'esercizo dei tronchi da Aulla a Monzone e da Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana e non potrà essere ammesso in circolazione se non dopo le debite ricognizioni ed esperimenti e l'autorizzazione governativa secondo i regolamenti in vigore.

Il materiale mobile dovrà essere atto, secondo le prescrizioni del Governo ai trasporti militari; le carrozze a corridoio longitudinale, quando sia richiesto dal Governo, dovranno essere costruite in modo da potersi adattare al trasporto dei malati e dei feriti.

Qualora il Governo ritenga di dotare le stazioni della linea di assortimenti di panche, sbarre e lanterne per l'arredamento dei carri ferroviari da adibirsi al trasporto di truppe, la concessionaria dovrà riceverle e tenerle in custodia senza diritto ad alcun compenso.

Art. 9.

Preferenza all'industria nazionale.

Qualora per la provvista del materiale fisso e del materiale mobile così della prima dotazione come dei successivi aumenti e rinnovamenti, il concessionario non trattasse direttamente con la industria nazionale, potrà aprire una gara ed ammettervi anche le ditte estere, ma dovrà limitarla soltanto ad una metà della provvista occorrente e preferire l'industria nazionale ogni qualvolta questa proponga prezzi che non eccedano quelli minimi offerti dalle ditte estere, aumentati del 5 per cento e delle spese di dogana e di trasporto al luogo della consegna.

Qualora in questa prima gara sia rimasta preferita l'industria nazionale alla ditta aggiudicataria o ad altre ditte nazionali sarà affidata la fornitura dell'altra metà alle stesse condizioni della prima aggiudicazione. Se sia rimasta invece preferita nella prima gara una ditta estera, o non sia stato possibile l'allogamento della seconda metà alle ditte nazionali, come sopra, sarà aperta una seconda gara limitata all'industria nazionale e solo nel caso che le offerte relative risultassero superiori al prezzo di aggiudicazione della prima metà alla ditta estera o che tale gara rimanesse deserta, la concessionaria sarà libera di aprire nuovamente una gara internazionale.

Alle suddette gare internazionali saranno ammesse soltanto ditte fabbricanti di materiali e non ditte aventi solo rappresentanze adottando, in quanto siano applicabili nei singoli casi, le norme degli articoli 27, 28, 31 a 46 del regolamento per le costruzioni di strade ferrate approvato con Regio decreto 17 gennaio 1886, n. 3705.

La regolarità delle operazioni di gara e di aggiudicazione alle quali dovrà assistere un funzionario dell'ufficio speciale delle ferrovie,

sarà riconosciuta dal Ministero, ed ove le premesse disposizioni risultino inadempiute, sarà applicata alla concessionaria una multa del 15 per cento del valore dei materiali acquistati e per quanto riguarda il materiale mobile ne sarà vietata la messa in circolazione.

In casi speciali è in facoltà del ministro dei lavori pubblici autorizzare la deroga alle disposizioni del presente articolo quando risulti che la industria nazionale non possa provvedere alle richieste.

Art. 10.

Treni.

La ditta concessionaria si obbliga ad esercitare la linea con almeno 5 coppie di treni viaggiatori ordinari durante l'estate e 4 l'inverno e secondo l'orario approvato dal Ministero (ufficio speciale delle ferrovie).

Le ore di partenza e di arrivo dei treni nella stazione di Lucca dovranno essere dalla ditta concessionaria previamente concordate con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Il Governo si riserva il diritto di prescrivere, sentita la concessionaria, su tutta la linea o su parte di essa quegli aumenti nel numero delle corse, che sieno richiesti dallo sviluppo del traffico; analoga facoltà competerà alla concessionaria che dovrà sottoporre alla previa approvazione del Ministero le relative proposte.

La concessionaria dovrà in tempo utile notificare al pubblico gli orari approvati dal Ministero.

Art. 11.

Servizio viaggiatori e merci — Tariffe.

Sulla linea continuerà l'esercizio economico per il trasporto dei viaggiatori autorizzato, in relazione alla legge 9 giugno 1901, n. 220, col Regio decreto 13 luglio 1903, n. 358, e modificato con la legge 30 giugno 1906, n. 272.

Le tariffe e condizioni relative al detto servizio saranno quelle attualmente in vigore, approvate con decreto ministeriale 31 luglio 1903, n. 5388, e riportate negli elenchi *A* e *B* (allegati).

Ai trasporti invece dei bagagli, delle merci, del bestiame, dei veicoli, ecc., saranno da applicarsi come tariffe massime, le tariffe e le condizioni di trasporto che sono o saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato, compresa la tassa erariale del 16 per cento per la G. V. e del 3 per cento per P. V. A. e P. V. ordinaria.

La concessionaria non potrà, senza preventiva approvazione del Governo, alterare in nessuna maniera i prezzi delle tariffe predette nè accordare speciali facilitazioni a chicchessia nè modificare le suaccennate condizioni e norme di trasporti.

Potrà soltanto, dandone avviso in tempo utile all'ufficio speciale delle ferrovie, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni di prezzo per i viaggi con i treni ordinari, in occasione di feste, fiere e mercati simili.

La concessionaria potrà, previa approvazione del Governo, accordare speciali riduzioni di tariffe od altre facilitazioni a singoli speditori e per determinati trasporti, purchè in uguale misura egli le accordi a qualunque ne faccia richiesta, offra alla ferrovia uguali vantaggi o si trovi in circostanze equivalenti.

La ditta concessionaria è obbligata al servizio cumulativo con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e con le Amministrazioni con questa corrispondenti, ai trasporti in servizio cumulativo dovranno applicarsi le condizioni e tariffe che sono o saranno in vigore sulla rete dello Stato col sistema del cumulo delle distanze.

Le condizioni, i corrispettivi e le norme dell'uso e dell'esercizio della stazione comune di Lucca, dello scambio del materiale rotabile, del servizio cumulativo dei trasporti, saranno concordate tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la ditta concessionaria a tenore dell'art. 44 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 12.

Riduzioni di tariffa in casi di pubbliche calamità.

In casi di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica il Governo potrà ordinare pei generi di prima necessità, che siano da trasportarsi per conto del Governo, delle Provincie e dei Comuni, ovvero di Comitati di soccorso o di Società cooperative, dal Governo stesso indicate, una temporanea riduzione, entro il limite del 50 per cento delle tariffe in vigore, senza che la concessionaria abbia diritto a verun compenso.

Art. 13.

Concessioni speciali e trasporti militari.

Ai trasporti qui sotto indicati debbono essere applicati i prezzi, le relative norme, condizioni e modalità, in ogni tempo in vigore sulle ferrovie dello Stato:

Concessione *A*. — Trasporti per conto della Real Casa.

Concessione *B*. — Trasporti per conto dello Stato.
Concessione *C*. — Impiegati dello Stato.
Concessione I. — Congressi, esposizioni e concorsi.
Concessione II. — Elettori politici.
Concessione III. — Veterani, reduci e superstiti delle patrie battaglie.
Concessione IV. — Scrofolosi ed ammalati indigenti inviati alle cure balnearie.
Concessione V. — Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.
Concessione VI. — Associazioni di carità.
Concessione VII. — Istituti di carità.
Concessione VIII. — Maestri elementari comunali.
Concessione IX. — Compagnie teatrali ed assimilati.
Concessione X. — Emigranti in comitive ed emigrati rimpatrianti.
Concessione XI. — Operai e braccianti in comitiva.
Concessione XII. — Coloni in comitiva.
Concessione XIII. — Istituti civili d'istruzione governativa o riconosciuti dallo Stato.
Concessione XIV. — Federazione ginnastica italiana.
Concessione XV. — Club alpino italiano.
Concessione XVI. — Ammalati indigenti ammessi nelle Regie Terme di Acqui.
Concessione XVII. — Indigenti, alienati o supposti idrofobi.
Concessione XVIII. — Cavalli da corsa, riproduttori o puledri lattanti.
Concessione XIX. — Alberi d'innesto, piantine forestali, macchine e strumenti agrari, bestiame.

Ai trasporti militari (R. Esercito, R. marina e R. guardie di finanza) debbono essere applicate le norme, condizioni e modalità risultanti dal regolamento per i trasporti militari in ferrovia, emanato o da emanarsi in applicazione della convenzione 28 settembre 1882, e successivi atti addizionali, e debbono essere applicati i prezzi stabiliti per le ferrovie dello Stato.

Art. 14.

Contravvenzioni.

Qualora la concessionaria contravvenga alle disposizioni degli articoli 10, 11 e 12 del presente contratto, incorrerà in una multa di lire 500, salvi in ogni caso i diritti dei terzi, e senza pregiudizio delle maggiori penalità di cui all'articolo 217 della legge sui lavori pubblici ed al vigente regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Art. 15.

Trasporti gratuiti.

La concessionaria sarà obbligata a trasportare gratuitamente nelle vetture di qualsivoglia classe i funzionari governativi incaricati della sorveglianza e del sindacato delle ferrovie, e i loro bagagli, nonchè, a richiesta del Governo, quei funzionari ed agenti dello Stato i quali per ragioni d'ufficio, in dipendenza dei rapporti con la ferrovia, debbono compiere frequenti viaggi.

A tale effetto la concessionaria dovrà tener valide le tessere di riconoscimento rilasciate dall'ufficio speciale delle ferrovie ai propri funzionari e fornire i biglietti di circolazione temporanea o per i viaggi isolati ed i buoni pel trasporto gratuito del bagaglio che le saranno richiesti dall'ufficio speciale medesimo.

Ai funzionari ed agenti dell'ufficio speciale delle ferrovie ed alle loro famiglie è fatto per i viaggi sulla linea ceduta in esercizio lo stesso trattamento accordato dalla concessionaria ai propri funzionari ed agenti.

La concessionaria dovrà pure trasportare gratuitamente i membri del Parlamento e nei limiti della rispettiva giurisdizione i prefetti e sottoprefetti.

Art. 16.

Tronchi e stazioni comuni.

La ditta concessionaria dovrà acconsentire al Governo o ad altri che fossero autorizzati a costruire ed esercitare nuove linee di strade ferrate, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenuti, od in caso di dissenso stabiliti da tre arbitri da nominarsi nel modo indicato all'articolo 36.

Quest'obbligo si estende anche al caso che le nuove ferrovie sieno di diverso scartamento e l'allacciamento debba farsi mediante l'adattamento o la sovrapposizione del nuovo scartamento.

Sarà inoltre obbligo della ditta concessionaria di effettuare con le nuove linee allacciate il servizio cumulativo, o nel caso che questo non sia possibile, quello di corrispondenza.

Le condizioni relative saranno stabilite d'accordo od in caso di dissenso da un collegio di arbitri nominati come sopra.

Nel caso che le nuove ferrovie allacciate siano state concesse a terzi, le convenzioni di cui nel presente articolo dovranno essere concordate e stipulate con l'intervento del Governo.

Art. 17.

Binari di diramazione.

Fermo il disposto degli articoli 4 e 5 della legge 30 giugno 1906, n. 272, il Governo avrà sempre il diritto di costruire a sue spese e di esercitare binari di diramazione per stabilimenti suoi propri, sia militari che civili.

Le concessioni di traversate per passaggi a livello ancorchè pedonali, per cavalcavia, sottovia, acquedotti, condutture di gas illuminante o di energia elettrica, ed in genere tutte le concessioni che costituiscono servitù per la ferrovia e le sue dipendenze, non potranno essere fatte senza l'approvazione governativa.

Art. 18.

Facilitazioni di interesse militare.

La concessionaria dovrà accordare tutte le possibili facilitazioni agli ufficiali ed al personale del R. esercito e della R. marina incaricati dalle rispettive Amministrazioni di studiare le condizioni di esercizio della ferrovia nell'interesse militare.

In quanto le esigenze del normale servizio dei trasporti lo consentano, dovrà anche mettere a disposizione dell'autorità militare vetture e carri per esercitare le truppe nelle operazioni di carico e scarico. L'epoca e la durata di tali esercitazioni saranno stabilite d'accordo fra l'autorità militare e la concessionaria.

Questa avrà pure l'obbligo di prestare tutto il concorso che le sarà richiesto dall'autorità militare per la predisposizione degli orari e delle norme per i trasporti in tempo di guerra o di preparazione alla medesima.

Art. 19.

Opere di difesa nazionale.

La concessionaria non potrà opporsi a che l'autorità militare esegua con personale e mezzi propri tutte quelle opere che a suo esclusivo giudizio crederà necessario di predisporre nell'interesse della difesa nazionale; ciò ben inteso senza recare danno od incaglio all'esercizio.

Art. 20.

Esercizio della linea in caso di guerra.

Ferme restando le disposizioni dell'art. 281 della legge sulle opere pubbliche il Comando superiore dell'esercito durante la mobilitazione e durante la guerra, avrà diritto di prescrivere che siano posti a sua disposizione tutti i mezzi in possesso della concessionaria che giudicherà necessari per la esecuzione dei trasporti militari, di ordinare che questi siano eseguiti in conformità delle disposizioni che saranno date, di stabilire le norme da osservarsi nel servizio ferroviario o di limitare e sopprimere il servizio per il pubblico in relazione alle esigenze dei trasporti occorrenti nell'interesse militare.

Durante la mobilitazione dell'esercito e durante la guerra, l'esercente dovrà continuare la gestione della ferrovia con gli stessi organi come nei tempi ordinari, e la relativa responsabilità non avrà altra limitazione tranne quella che potesse derivare dall'uso che l'autorità militare farà delle facoltà sovradette.

Il Comando supremo dell'esercito avrà anche diritto di fare direttamente l'esercizio della linea quando, a suo giudizio, lo credesse necessario. In tale caso sarà tenuto apposito e distinto conto del prodotto dei trasporti per servizio militare e di quelli per servizio del pubblico ed i prodotti complessivi, sotto deduzione delle spese vive incontrate dall'autorità militare, saranno versati mensilmente nelle casse dello Stato, a carico del quale sarà rimborsato l'esercente delle spese vive da lui eventualmente sostenute. L'esercente non avrà diritto ad altro compenso tranne quello sopra indicato.

Art. 21.

Scorta di combustibili.

La concessionaria dovrà sempre tenere lungo la linea una provvista di combustibili sufficiente almeno per un quadrimestre.

Quando il Governo stimasse di ordinare provviste di combustibili superiori al consumo di un quadrimestre, l'esercente dovrà eseguirle salvo il diritto agli eventuali compensi.

Art. 22.

Statistiche.

La concessionaria dovrà compilare e trasmettere ogni anno al Ministero la statistica dell'esercizio, in conformità dei moduli che saranno determinati dallo stesso Ministero.

La concessionaria dovrà pure trasmettere al Ministero dei lavori pubblici (ufficio speciale delle ferrovie) su apposito modulo la situazione dei prodotti di ogni decade.

Art. 23.

Servizio di posta.

La concessionaria è obbligata ad effettuare il trasporto e scambio delle corrispondenze postali e dei pacchi postali, secondo le norme e le condizioni fissate dall'art. 45 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, sulle tramvie e ferrovie economiche.

Quando l'Amministrazione postale, per esigenze di servizio, crederà, a suo esclusivo giudizio, di adibire agenti propri per accompagnare gli effetti postali, la concessionaria sarà obbligata ad assegnare in uno dei veicoli di ciascun treno viaggiatori un posto adatto, separato dal pubblico e dal personale di scorta del treno, senza che ciò dia diritto a speciale compenso.

La concessionaria potrà trasportare in esenzione dalle tasse postali, sulla propria linea, soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio della linea stessa.

Art. 24.

Telegrammi di servizio di Stato e dei privati.

Il concessionario non potrà trasmettere altri telegrammi fuorchè quelli relativi al servizio della sua ferrovia e sarà perciò sottoposto alla vigilanza governativa.

A richiesta del Governo, il concessionario dovrà assumere il servizio dei telegrammi di Stato e dei privati in quegli uffici in cui gli sarà possibile e compatibilmente coi mezzi dei quali dispone.

Questo servizio verrà fatto a norma dei regolamenti e delle istruzioni che saranno date dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

In compenso di tale servizio, il concessionario riterrà per sè il terzo delle tasse interne dei telegrammi di Stato a pagamento e dei telegrammi privati accettati dai suoi uffici.

Sarà tenuto a versare nelle casse dello Stato, oltre i due terzi delle tasse interne di cui all'alinea precedente, anche l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati e di Stato a pagamento diretti all'estero, nonchè l'intero ammontare delle tasse di risposta pagata e di espresso anticipate dai mittenti per i telegrammi per l'estero.

Nulla spetterà al concessionario per i telegrammi privati di Stato e di servizio postale e telegrafico ricevuti nei suoi uffici, nè per la consegna ai destinatari nella zona di ricapito.

In qualunque ufficio telegrafico del concessionario, ancorchè non a autorizzato a fare ordinariamente il servizio del Governo e quello ei privati, dovranno essere accettati, trasmessi e recapitati i telerammi di Stato in franchigia ed i telegrammi privati presentati dai iaggiatori, riferibili alla ricerca di oggetti smarriti o dimenticati ei treni o nelle sale delle stazioni, ovvero ad avvisi relativi a ritardo iel proseguimento del viaggio, in causa di accidenti ferroviari. Però telegrammi per l'estero dovranno essere accettati solamente quando l'ufficio abbia modo di prendere istruzioni, riguardo alle tasse, da un altro ufficio prossimo ammesso al servizio per il pubblico.

Le disposizioni contenute nel presente articolo non sono applicabili alla stazione comune di Lucca, nella quale la ditta concessionaria non avrà ingerenza alcuna nel servizio telegrafico esclusivamente disimpegnato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 25.

Personale.

La ditta concessionaria eserciterà la linea con personale da essa assunto.

Il personale dovrà essere reclutato fra cittadini italiani, salvo le eccezioni che, dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

Il personale delle locomotive e dei treni dovrà essere a conoscenza dei regolamenti di esercizio vigenti sulla rete dello Stato.

Un terzo dei posti d'ordine, di custodia dei locali e materiali, o di servizio, sarà riservato (a termine dell'art. 15 lettera *c*, del testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali, approvato con Regio decreto 30 novembre 1901, n. 52, e modificato con la legge 2 giugno 1901, n. 217), ai sottufficiali di cui è parola nell'art. 12 della legge medesima, che abbiano l'idoneità necessaria a sostenere detti uffici.

La nomina del direttore dell'esercizio sarà sottoposta all'approvazione del Governo.

Lo Stato si riserva ampia facoltà circa la conservazione in servizio ed il trattamento del personale che si troverà in funzione alla cessazione del presente contratto.

Art. 26.

Prodotti dell'esercizio.
Compartecipazione ai prodotti.

La ditta concessionaria farà suoi tutti i prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, salvo quanto verrà stabilito circa i prodotti rela-

tivi alla stazione comune di Lucca nella convenzione che la ditta stessa dovrà concordare con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a norma dell'ultimo capoverso dell'art. 11.

Sono considerati come prodotti diretti i proventi dei trasporti dei viaggiatori e bagagli, valori, merci e bestiame ed in genere tutti i prodotti che derivano dall'applicazione delle tariffe.

Per i prodotti indiretti s'intendono gli altri proventi accessori dell'esercizio e del possesso della strada e sue pertinenze, quali sarebbero: tasse percepite per trasmissione dei telegrammi privati, taglio delle siepi, falciatura delle erbe sulle scarpe della strada e zone di terreno attinenti, affitto dei terreni, di locali, esercizio di caffè, di vendite, di banchi librari, pubblicità, canoni, pedaggio ed altro.

Non sono compresi fra di essi i corrispettivi assegnati alla concessionaria a titolo di rimborso di spese, nè le riscossioni per conto di terzi.

A corrispettivo della concessione dell'esercizio, lo Stato si riserva una compartecipazione sui prodotti lordi diretti ed indiretti dell'esercizion, non tenuto conto dei proventi erariali nella ragione seguente:

sui prodotti fino a lire 9000 a chilometro, il 92 per cento all'esercente e l'8 per cento allo Stato;

sulla parte di prodotto eccedente le 9000 lire fino a lire 12,000 a chilometro, l'81 per cento all'esercente ed il 19 per cento allo Stato;

sulla parte di prodotto eccedente le 12,000 lire e fino a L. 15,000 a chilometro, il 73 per cento all'esercente ed il 27 per cento allo Stato;

sulla parte di prodotto eccedente le 15,000 lire a chilometro, il 68 per cento all'esercente ed il 32 per cento allo Stato.

D'accordo col Governo e la ditta concessionaria verranno stabiliti i particolari per il controllo dei prodotti, ferme, in ogni caso, le facoltà spettanti allo Stato, in base alle norme vigenti per il sindacato e la sorveglianza sulle ferrovie concesse all'industria privata.

Art. 27.

Tempo e modo del pagamento della compartecipazione dello Stato.

L'ammontare delle quote di prodotto spettante allo Stato sarà versato nella tesoreria che sarà indicata dal Governo, alla scadenza di ogni bimestre, nella misura del prodotto ottenuto durante il bimestre corrispondente dell'anno precedente.

Nel primo anno di esercizio i versamenti bimestrali restano fissati in lire 3500 salvo liquidazione definitiva in base ai prodotti accertati.

Le somme dovute a saldo sui prodotti accertati al 30 giugno e al 31 dicembre di ciascun anno saranno versate rispettivamente nei mesi di settembre e maggio successivo. Quando il saldo risultasse a credito della Società, la differenza verrà computata nei pagamenti dei bimestri successivi.

Sarà pure fatto bimestralmente l'accredito delle quote di prodotto lordo destinate ai fondi di riserva di cui all'articolo seguente.

Decorsi dieci giorni dalla data stabilita per il versamento senza che ne sia effettuato l'intero pagamento, il Governo avrà facoltà di agire sui beni della ditta e sequestrarne i prodotti con le forme ed i mezzi di procedura stabiliti per la riscossione delle imposte dirette.

La facoltà anzidetta si estende anche al caso constatato dal lodo arbitrale od accertato da sentenza dell'autorità giudiziaria di inadempimento di qualunque degli altri obblighi derivanti alla ditta dal presente contratto.

Art. 28.

Fondi di riserva.

La ditta concessionaria dovrà provvedere alla costituzione di fondi speciali per la rinnovazione del materiale metallico d'armamento e del materiale mobile. Per materiale metallico d'armamento il fondo da costituire alla scadenza del primo anno di esercizio sarà di lire 100 e 120 per ogni chilometro di linea, se il prodotto lordo non superi le lire 9000 e 12.000 rispettivamente e di lire 150 se il prodotto stesso supera le lire 12.000.

Per il materiale mobile il fondo suddetto da iniziare alla scadenza del decimo anno di esercizio sarà costituito da una quota annua eguale al 2,50 per cento del valore a nuovo del materiale mobile in servizio nell'anno. Le somme di ragione dei fondi suddetti per capitale ed interessi dovranno essere investite in titoli a debito dello Stato o da esso garantiti: la concessionaria potrà valersene sotto la sorveglianza del Governo, agli scopi pei quali i fondi stessi sono stati costituiti.

In caso di insufficienza di detti fondi, la concessionaria rimarrà egualmente obbligata all'esecuzione delle opere alle quali avrebbe dovuto provvedere a carico dei fondi medesimi.

In caso di decadenza della concessione, detti fondi speciali passeranno per intero in proprietà dello Stato, mentre in caso di scadenza della concessione passerà in proprietà dello Stato solamente il fondo destinato alla rinnovazione del materiale metallico d'armamento.

Art. 29.

Spese in conto capitale.

Le spese per l'esecuzione di nuovi impianti o di aumenti o di miglioramenti agli impianti esistenti che la Ditta concessionaria ritenesse necessari per aumenti del traffico, o il Governo credesse per provate esigenze di servizio di ordinare a sensi dell'ultimo comma dell'articolo 266 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche saranno a carico della ditta concessionaria. Saranno pure a suo carico le spese per aumento di materiale rotabile e di esercizio.

Le nuove opere stabili e le modificazioni alle opere esistenti dovranno sempre riportare la preventiva approvazione del Governo.

Verificandosi la necessità di eseguire nella stazione comune di Lucca nuovi impianti e modificazioni agli esistenti, nell'interesse esclusivo della linea Lucca-Bagni di Lucca, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorderà i progetti relativi con la ditta concessionaria, e, dopo l'approvazione, vi darà esecuzione, salvo il rimborso d'ogni spesa da parte della concessionaria compresa una quota del 10 per cento per spese generali. Alla manutenzione dei detti impianti di uso esclusivo provvederà l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato; la concessionaria rimborserà le spese con l'aggiunta della quota del 10 per cento di cui sopra.

Nel caso poi di ampliamento o modificazioni di interesse comune agli impianti in stazione di Lucca, resi necessari dall'aumento del traffico sulle linee esercitate da entrambe le Amministrazioni, dopo il primo quinquennio dall'entrata in vigore del presente contratto, verranno concordati i progetti e ripartita la spesa in ragione dei vantaggi per il servizio e degli aumenti di traffico rispettivi e la concessionaria rimborserà, come sopra, l'ammontare della sua quota. In caso di disaccordo sulla necessità dei lavori di interesse comune o sul riparto delle relative spese, decideranno come amichevoli compositori tre arbitri da nominarsi nel modo indicato all'art. 36.

Le nuove opere al termine del presente contratto rimarranno proprietà dello Stato, senza corresponsione di compenso alcuno, salvo quanto è stabilito all'art. 33 per il materiale rotabile e d'esercizio.

In caso di cessazione anticipata del contratto le opere stabili costruite, con l'approvazione o per ordine del Governo, a spese della ditta concessionaria, le quali a giudizio di tre arbitri da nominarsi come sopra, risultassero tuttora utili all'esercizio, saranno accettate dal Governo.

In pagamento lo Stato corrisponderà alla ditta concessionaria una somma uguale al costo effettivo dell'opera (c) diminuito di una frazione di esso avente per numeratore il numero (m) degli anni decorsi dalla ultimazione dell'opera stessa alla data della cessazione anti-

cipata, e per denominatore il numero (n) di anni che decorrono tra la data dell'ultimazione predetta e la scadenza naturale del contratto, se esso numero è minore di 50, ed il numero 50 in caso contrario,

$$\left(c \left[1 - \frac{m}{n}\right] \text{ ove } n \leqq 50 \right)$$

a tale uopo la Ditta concessionaria presenterà al visto dell'ufficio speciale delle ferrovie le liquidazioni delle opere eseguite.

Le opere stabili costruite con l'approvazione o per ordine del Governo, che alla cessazione anticipata del contratto fossero dagli arbitri dichiarate non più utili all'esercizio, potranno col consenso di entrambe le parti essere conservate, rimanendo così di proprietà del Governo senza alcun corrispettivo. In caso contrario la ditta concessionaria curerà a proprie spese la loro demolizione ed asportazione con la riduzione in pristino.

Art. 30.

Imposte e spese di sorveglianza.

L'imposta fondiaria resta a carico del Governo.

La ditta concessionaria pagherà annualmente al pubblico tesoro dalla data della presente convenzione la somma di lire 50 per chilometro di linea della Lucca-Bagni di Lucca in corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza dell'esercizio della linea stessa.

Art. 31.

Riscossioni di tasse per conto dello Stato.

La ditta concessionaria dovrà, a norma di legge, riscuotere per conto dello Stato le tasse erariali sui trasporti a grande e piccola velocità e quelle di bollo stabilite dalle leggi dello Stato, e effettuarne il pagamento a termini delle leggi stesse.

Gli introiti per gli aumenti di tasse, previsti dall'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101 e 4 della legge 9 giugno 1901, n. 229, saranno versati direttamente ogni trimestre all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il proprio servizio delle pensioni e dei sussidi.

La ditta concessionaria pagherà inoltre direttamente all'erario la tassa di ricchezza mobile dovuta dai propri impiegati salvo la rivalsa verso i medesimi.

Le somme ritenute dalla ditta concessionaria per tale titolo saranno versate entro 15 giorni alla scadenza di ogni mese nella tesoreria che verrà indicata secondo l'art. 27.

Art. 32.

Riconsegna della linea.

Alla cessazione del contratto per qualunque causa la ditta concessionaria consegnerà al Governo la linea e sue dipendenze in buono stato di manutenzione, ed in condizioni che se ne possa continuare regolarmente l'esercizio.

Le ricognizioni saranno fatte dai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie e del nuovo esercente in contradittorio con quelli della ditta concessionaria; in base ad esse s'indicheranno i lavori occorrenti per mettere il tutto in stato di regolare manutenzione, determinandone le relative spese, le quali saranno addebitate alla ditta concessionaria, con facoltà al Governo di rivalersene sulle somme di cui fosse in debito verso la medesima.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita a tre arbitri, da nominarsi come è detto all'art. 36.

Art. 33.

Acquisto del materiale rotabile e delle provviste alla fine dell'esercizio.

Alla cessazione del contratto in ciascuno dei casi previsti all'articolo 5, lo Stato acquisterà dalla ditta concessionaria, a giusto prezzo di stima, il materiale rotabile e quello d'esercizio nonchè le provviste di sua proprietà, nei limiti richiesti per un regolare esercizio e purchè il detto materiale sia in istato di regolare manutenzione e le provviste servibili alla loro destinazione.

In contradditorio fra i funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie e della ditta concessionaria si procederà alle ricognizioni e constatazioni della consistenza e delle condizioni del detto materiale rotabile e delle provviste, e alla determinazione del relativo prezzo di stima, salvo, in caso di disaccordo, rimettere la decisione dei punti controversi, a tre arbitri da nominarsi, come è detto all'art. 36.

Art. 34.

Disposizioni transitorie.

Sarà in facoltà della ditta concessionaria di noleggiare dalle ferrovie dello Stato il materiale rotabile necessario per l'esercizio della

linea Lucca-Bagni di Lucca, fino a quando non disporrà del proprio ma in ogni modo non oltre il 30 giugno 1912.

Le locomotive saranno del gruppo 805; la ditta concessionaria ne curerà a sue spese la manutenzione corrente a condizione che non apporti alla medesima alcuna modificazione; le riparazioni saranno invece fatte a cura ed a spese dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che sostituirà senza maggior compenso il materiale riparando con altro adatto allo stesso servizio e possibilmente del gruppo indicato; il compenso pel noleggio è stabilito in lire 25 (venticinque) per giornata indivisibile per ciascuna locomotiva del gruppo 805.

Le carrozze ed i bagagliai dei tipi attualmente in servizio sulla linea ed i carri saranno dati a nolo sulla base dei prezzi seguenti:

Lire 0.10 (centesimi dieci) per ora per i carri ed i bagagliai a 2 o a 3 assi.

Lire 0.15 (centesimi quindici) per ora per i carri ed i bagaglai a 4 assi.

Lire 0.20 (centesimi venti) per le carrozze a 2 a tre assi.

Lire 0.30 (centesimi trenta) per le carrozze a 4 assi di terza classe.

I veicoli tutti saranno considerati come circolanti temporaneamente sulla linea Lucca-Bagni di Lucca in servizio cumulativo alle condizioni che verranno stabilite nella convenzione relativa che la ditta concessionaria dovrà concordare con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a norma dell'ultimo capoverso dell'art. 11, e con le avvertenze seguenti:

I veicoli vuoti che le F. S., forniranno alla stazione di Lucca dietro richiesta della concessionaria, dovranno considerarsi, agli effetti del nolo, come consegnati sei ore prima della loro effettiva consegna.

I carri delle F. S. caricati nella stazione di Lucca in destinazione della linea Lucca-Bagni di Lucca ed oltre saranno considerati come consegnati alla concessionaria 18 ore prima della loro partenza e quelli in arrivo dalla linea predetta e destinati allo scarico a Lucca saranno considerati come restituiti alle F. S. 18 ore dopo il loro arrivo.

Sarà inoltre in facoltà della ditta concessionaria di richiedere alle ferrovie dello Stato che all'atto dell'assunzione dell'esercizio sia lasciato in servizio, per conto, rischio e pericolo della concessionaria medesima, il personale addetto alle stazioni della Lucca-Bagni di Lucca e quello necessario al servizio dei treni.

La concessione temporanea di detto personale sarà fatta per un periodo non maggiore di sei mesi, a partire dalla data dell'assunzione dell'esercizio, durante il quale esso presterà l'opera sua alla dipendenza della ditta concessionaria. Questa rimborserà mensilmente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato l'ammontare degli stipendi, paghe e competenze accessorie del personale ceduto nonchè

del relativo contributo dell' Amministrazione al fondo pensioni, il tutto aumentato del 10 per cento per spese generali d'amministrazione, quote di cassa pensioni, masse vestiario, ecc.

Per il personale che prestasse servizio promiscuo sulla Lucca-Bagni di Lucca o su altre linee della rete dello Stato, si prenderanno accordi circa la ripartizione della relativa spesa.

Art. 35.

Divieto di cessione.

La ditta concessionaria non potrà cedere l'esercizio da essa assunto senza autorizzazione del Governo.

Qualora per qualsiasi causa d'indole sostanziale, formale o legale la ditta concessionaria non potesse direttamente continuare l'esercizio della linea, l'esercizio ritorna senza altro allo Stato.

Art. 36.

Risoluzioni delle vertenze.

Fermi restando i poteri conferiti dalle leggi e regolamenti vigenti al Ministero dei lavori pubblici sulle questioni attinenti alla sicurezza e regolarità dell'esercizio e sulle altre d'indole tecnica, quando insorgessero altre questioni per l'interpretazione o per l'esecuzione della presente convenzione il Ministero ne proporrà la soluzione in via amministrativa, sentito, occorrendo, il Consiglio di Stato. Nel caso che il concessionario non si acquietasse alla soluzione proposta, quelle di tali questioni che a senso delle vigenti leggi fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno dalla parte che vi ha interesse sottoposte alla giurisdizione ordinaria del foro di Roma.

Però anche in questi casi le parti potranno d'accordo deferire le questioni sorte ad un collegio di arbitri, i quali potranno anche essere autorizzati a prinunciarsi come amichevoli compositori. Ciascuna delle parti nominerà il proprio arbitro, il terzo sarà nominato d'accordo, e in difetto, dal primo presidente della Corte di appello di Roma.

Art. 37.

Spese e tasse di contratto.

Il presente contratto e quello col quale la ditta concessionaria trasmettesse ad altri, previa approvazione del Governo, la cessione fattale, saranno registrati col solo pagamento del dirito fisso di lire una.

Detta tassa come pure tutte le spese relative alla stipulazione del presente contratto, sono a carico della ditta concessionaria.

Art.. 38.

Elezione di domicilio.

La ditta concessionaria agli effetti del presente contratto elegge il suo domicilio pressso la propria sede in Roma.

Art. 39.

Condizioni per la perfezione del contratto.

Il presente contratto non sarà valido e definitivo se non dopo approvato con decreto Reale da convertirsi in legge.

Fatto a Roma quest'oggi, quattordici del mese di luglio dell'anno millenovecentoundici.

Il ministro del tesoro
Tedesco.

Il ministro dei lavori pubblici
Sacchi.

Ing. cav. Pier Lorenzo Parisi

Luigi Cappelletti, teste.
Felice Novello, id.

Il primo segretario delegato ai contratti
Avv. Carlo Petrocchi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. 8.

Schema di contratto per la cessione dell'esercizio della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò.

Art. 1.

Oggetto del contratto.

Il Governo cede alla Società anonima delle ferrovie salentine, sedente in Genova, l'esercizio della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, di proprietà dello Stato.

Art. 2.

Patto generale.

La Società concessionaria assume l'esercizio sotto l'osservanza delle leggi e regolamenti in vigore in materia di strade ferrate ed in base ai patti contenuti nel presente contrato. Essa dichiara, inoltre, fin d'ora, di riconoscersi obbligata all'osservanza di tutte le norme regolamentari e di tutte le disposizioni che saranno emanate, a senso di legge, dalle competenti autorità governative.

La Società concessionaria subentra all'Amministrazione governativa negli obblighi e diritti derivanti da tutte le convenzioni in vigore con terzi, per binari di raccordo, per trasporti a domicilio, ecc., fino alla loro scadenza. Di tali convenzioni sarà consegnata copia alla Società medesima prima dell'assunzione dell'esercizio da parte sua.

Tutti i contratti che, per qualunque oggetto attinente all'esercizio, verranno stipulati dalla concessionaria per un tempo eccedente il termine di scadenza del presente contratto, dovranno essere previamente comunicati al Governo per la sua approvazione.

La Società concessionaria dovrà concordare con le ferrovie dello Stato i progetti delle nuove opere e modificazioni agli impianti esistenti, che si renderanno necessarie nelle stazioni comuni di Francavilla Fontana e Nardò Céntrale, in dipendenza della cessione di cui è oggetto il presente contratto.

Tali progetti, che dovranno essere attuati prima dell'inizio dell'esercizio da parte della Società, saranno sottoposti all'approvazione tecnica preventiva del Ministero dei lavori pubblici, e la loro esecuzione spetterà di diritto alle ferrovie dello Stato, cui la concessionaria dovrà rimborsare integralmente la relativa spesa, compresa una quota del 10 per cento per spese generali.

Solo in quanto si ritenesse opportuno di comprendere nei progetti opere di interesse comune, potrà l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato essere tenuta ad un concorso adeguato nella spesa. Resta però inteso che sono da considerarsi di interesse esclusivo della concessionaria gli spostamenti che si rendessero necessari negli esistenti impianti per far luogo alle opere ritenute necessarie nell'interesse suo esclusivo.

Quale corrispettivo delle opere occorrenti nella stazione di Lecce in dipendenza della cessione di cui è oggetto il presente contratto e quale contributo ai lavori necessari per sanare le deficienze che già ora si verificano in quella stazione, la Società verserà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato prima della cessione dell'esercizio la somma a corpo di lire 63,200 (sessantremila duecento).

Col pagamento di questa somma l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sarà tenuta soltanto a quanto è necessario per mantenere

il regolare disimpegno del servizio della linea ceduta, in relazione all'entità di traffico attuale, salvo a procedere, nel modo e nel tempo che riterrà migliori, all'esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione, ciò senza pregiudizio del pagamento del canone per l'uso degli impianti attuali (di cui all'art. 16 del presente contratto) e di quegli ulteriori ampliamenti che fossero richiesti da futuri aumenti di traffico sul tronco Lecce-Novoli.

In caso di disaccordo sulle opere di interesse comune e sul riparto della relativa spesa, sarà risoluta la controversia con la procedura arbitrale di cui all'art. 36 del presente contratto.

Art. 3.

Consegna della linea.

La Società concessionaria riceve in consegna la linea e la sua diramazione nelle attuali loro condizioni da essa riconosciute pienamente idonee al sicuro e regolare esercizio.

Lo stato di consegna della linea e diramazione medesima si farà constare dal verbale redatto in contradittorio.

Art. 4.

Consegna degli approvvigionamenti e del materiale di esercizio.

A mezzo di apposita Commissione composta di due delegati nominati uno dal Governo ed uno dalla Società si procederà prima della entrata in vigore del presente contrato:

a) alla consegna e stima degli oggetti inventariati e dei materiali diversi; il cui importo complessivo sarà dalla concessionaria pagato al Governo entro tre mesi dalla data di presa di possesso degli oggetti e materiali stessi;

b) alla consegna delle materie di consumo, delle traverse e della parte metallica di armamento di scorta, il cui importo computato in base al prezzo di carico risultante all'atto della consegna ed aumentato della quota di spese generali verrà dalla Società versato al Governo entro tre mesi dalla presa di possesso.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita al collegio arbitrale nominato come all'art. 36.

Art. 5.

Durata della concessione.

Il presente contrato avrà principio dalla data che verrà stabilita d'accordo fra la Direzione generale delle ferrovie dello Stato e la So-

cietà concessionaria, entro il termine di un anno dalla promulgazione della legge colla quale verrà approvata la cessione dell'esercizio, e terminerà, salvo i casi preisti all'alinea seguente ed agli articoli 8 e 35, l'11 luglio 1976, termine in cui scade la concessione della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

Il contrato si intenderà senz'altro risoluto in caso di decadenza, riscatto o cessazione per qualunque titolo da parte della Società concessionaria, dalla sub-concessione dell'esercizio della linea suddetta Nardò-Tricase-Maglie, nè la Società medesima potrà mai pretendere per la risoluzione alcun compenso od indennizzo.

Art. 6.

Condizioni dell'esercizio.

L'esercizio è assunto dalla Società concessionaria a totali sue spese, rischio e pericolo.

Sono a carico della Società le spese tanto ordinarie quanto straordinarie per tutti i servizi dell'esercizio e dell'amministrazione, comprese quindi quelle di manutenzione della strada, dell'armamento, dei manufatti e dei fabbricati, e comprese pure quelle per prevenire e riparare danni, cagionati da casi di forza maggiore, alla linea, al materiale rotabile e di esercizio ed agli approvvigionamenti, nonchè quelle per riparare danni cagionati da vizi di costruzione.

Art. 7.

Manutenzione della linea.

La Società concessionaria si obbliga a conservare la linea in condizioni di regolare e perfetta manutenzione e di riconsegnarla in tali condizioni alla fine dell'esercizio.

La verifica delle condizioni della linea sarà fatta annualmente dai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie in contradditorio con quelli della Società concessionaria.

Di comune accordo si determineranno i lavori di manutenzione eventualmente riconosciuti necessari ed il modo ed il tempo per la loro esecuzione. In caso di disaccordo la definizione della vertenza sarà deferita a tre arbitri da nominarsi come è stabilito dall'art. 36.

Resta inteso che i detti arbitri giudicheranno avendo di mira non solamente la possibilità di un sicuro e regolare esercizio, ma anche e soprattutto la conservazione nel modo migliore e più completo possibile della consistenza della linea e sua diramazione, quale risulterà dai verbali di cui al precedente art. 3.

Art. 8.

Casi di rescissione del contratto.

Quando per tre volte di seguito mancasse l'accordo tra l'ufficio speciale delle ferrovie e la Società circa i lavori di manutenzione da eseguire, sicchè per altrettante volte si dovesse ricorrere alla procedura di cui agli ultimi due alinea del precedente articolo con succombenza della concessionaria, sarà in facoltà del Governo concedente di dichiarare rescisso il presente contratto con preavviso di sei mesi.

Del pari il contratto potrà essere rescisso dal Governo quando la concessionaria non ottemperasse a qualcuna delle clausole di cui all'articolo seguente circa la dotazione di materiale rotabile, e quando le condizioni di manutenzione del materiale stesso fossero tali da non consentire, a giudizio esclusivo dell'ufficio speciale delle ferrovie, un sicuro, regolare e soddisfacente servizio.

Il termine dopo il quale il Governo potrà esercitare la facoltà di rescissione è stabilito anche per questo caso in mesi sei decorribili dalla data del provvedimento con cui la concessionaria sarà stata diffidata a mettersi in regola.

Art. 9.

Materiale rotabile.

La Società eserciterà la linea con materiale rotabile di sua proprietà.

Il materiale rotabile dovrà essere costruito giusta i tipi che saranno approvati dal Ministero, non potrà essere messo in circolazione se non dopo le debite ricognizioni ed esperimenti e con l'autorizzazione governativa secondo i regolamenti in vigore, e dovrà essere conservato in condizioni di regolare manutenzione.

Alcune delle carrozze e dei bagagliai facenti parte di detto materiale dovranno essere costruiti in modo da potervi applicare facilmente dei divisori adatti a rendere segregato il posto da riservare al trasporto degli effetti postali nel caso in cui l'Amministrazione delle poste intenda valersi della facoltà derivante dal 2° comma del successivo art. 23.

Il materiale rotabile dovrà essere atto, secondo le prescrizioni del Governo, ai trasporti militari; le carrozze a corridoio longitudinale, quando sia richiesto dal Governo, doranno essere costruite in modo da potersi adattare al trasporto dei malati e feriti.

Qualora il Governo ritenga di dotare le stazioni della linea di assortimenti di panche, sbarre e lanterne per l'arredamento dei carri

ferroviari da adibirsi a trasporti di truppe, la concessionaria dovrà riceverle e tenerle in custodia senza diritto ad alcun compenso.

Il materiale rotabile anzidetto dovrà essere di importo non inferiore a lire 12,000 per chilometro fino a che il prodotto lordo annuo della linea non abbia raggiunto le lire 10,000 per chilometro.

Quando il prodotto lordo superi le lire 10,000 per chilometro e fino alle lire 15,000 il materiale stesso sarà aumentato di altre lire 2000 per chilometro, e sarà aumentato di altre lire 3000 per chilometro quando il prodotto lordo ecceda le lire 15,000.

In ogni tempo però a giudizio del Governo e sentita la concessionaria, questa dovrà aumentare il materiale mobile in modo che si trovi sempre proporzionato ai bisogni previdibili del traffico, a norma dell'art. 268 della legge sui lavori pubblici.

Art. 10.

Preferenza all'industria nazionale.

Il concessionario potrà ammettere ditte estere alla gara per la provvista del materiale mobile; ma dovrà limitare tale gara soltanto ad una metà della provista occorrente per ciascuna categoria di detto materiale (locomotive, bagagliai, carrozze, carri) e preferire l'industria nazionale ogni qualvolta questa proponga prezzi che non superino la media dei prezzi migliori offerti dalle ditte estere, computata come in appresso e aumentata del 5 per cento della media stessa depurata dalle spese di dogana.

Il computo della media dei prezzi migliori sarà fatto prendendo la media delle offerte più basse che rappresentano la metà del numero delle offerte estere riconosciute valide. Se queste fossero in numero dispari, la media sarà fatta sul numero stesso aumentato di uno; e se l'offerta estera fosse una sola, la decisione sarà rimessa al giudizio del Ministero dei lavori pubblici.

Qualora in detta prima gara sia rimasta preferita l'industria nazionale, alla stessa ditta aggiudicataria, o ad altre ditte nazionali, sarà affidata la fornitura dell'altra metà alle stesse condizioni della prima aggiudicazione. Se sia rimasta invece preferita nella prima gara una ditta estera, o non sia stato possibile l'allogamento della seconda metà alle ditte nazionali, come sopra, sarà aperta una seconda gara limitata all'industria nazionale, e solo nel caso che le offerte relative risultassero superiori al prezzo di aggiudicazione della prima metà alla dita estera, o che tale gara rimanesse deserta, il concessionario sarà libero di aprire nuovamente una gara internazionale.

Alle suddette gare internazionali saranno ammesse soltanto ditte fabbricanti di materiali e non ditte aventi sola rappresentanza, adottando, in quanto siano applicabili nei singoli casi, le norme degli ar-

ticoli 27, 28, 31 a 46 del regolamento per le costruzioni di strade ferrate, approvato con Regio decreto 17 gennaio 1886, n. 3705.

Gli atti concernenti tali gare dovranno essere preliminarmente approvati dal Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale delle ferrovie, al quale dovranno presentarsi almeno un anno prima dell'epoca stabilita per la consegna del materiale suddetto.

La gara dovrà essere indetta in base ai tipi del materiale, già regolarmente approvati dal Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale delle ferrovie.

Tali tipi, salvo i casi speciali debitamente riconosciuti dal Governo dovranno essere analoghi a quelli normali del materiale costruito dalle fabbriche nazionali, lasciandosi facoltà alle ditte, tanto nazionali che estere, di concorrere alla gara con tipi propri che soddisfino ugualmente al servizio richiesto.

La regolarità delle operazioni di gara e di aggiudicazione, alle quali dovrà assistere un funzionario dell'ufficio speciale delle ferrovie, sarà riconosciuta dal Ministero, ed ove le premesse disposizioni risultino inadempiute, sarà applicata al concessionario una multa del 10 per cento del valore del materiale, e ne sarà vietata la messa in esercizio.

In casi speciali è in facoltà del ministro dei lavori pubblici autorizzare la deroga alle disposizioni del presente articolo, quando risulti che l'industria nazionale non possa provvedere alle richieste.

Art. 11.

Treni ed orari.

La Società concessionaria si obbliga ad esercitare la linea con almeno tre coppie di treni viaggiatori ordinari e secondo l'orario approvato dal Ministero dei lavori pubblici (ufficio speciale delle ferrovie).

Le ore di partenza e di arrivo dei treni nelle stazioni di Lecce, Francavilla e Nardò, dovranno essere dalla concessionaria previamente concordate con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il Governo si riserva il diritto di prescrivere, sentita la concessionaria, su tutta o su parte della linea e sua diramazione, quegli aumenti nel numero delle corse che siano richiesti dallo sviluppo del traffico; analoga facoltà competerà alla concessionaria che dovrà sottoporre alla preventiva approvazione del Ministero le relative proposte.

La concessionaria dovrà in tempo utile notificare al pubblico gli orari approvati dal Ministero.

Art. 12.

Esercizio economico e tariffe.

La linea colla sua diramazione continuerà ad essere esercitata col regime economico limitato al servizio viaggiatori instauratovi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato all'atto dell'apertura della linea all'esercizio, in relazione all'impegno risultante dall'art. 13-*bis* del capitolato annesso alla convenzione 21 dicembre 1903, in base alla quale fu fatta la concessione della linea e diramazione stessa alla Società italiana per le strade ferrate meridionali, convenzione approvata col Regio decreto 26 maggio 1904, n. 447.

La Società esercente si obbliga quindi ad osservare le norme generali per l'esercizio economico.

Per il trasporto dei viaggiatori in servizio locale saranno da applicarsi le tariffe approvate in via di esperimento con decreto ministeriale 17 maggio 1907 (ed indicate nell'elenco allegato *A*) con gli aumenti che vi saranno introdotti in esecuzione della legge 13 aprile 1911, n. 310.

In servizio locale saranno pure applicabili, come ora, le tariffe per i biglietti di abbonamento che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Ai trasporti dei bagagli, dei giornali, delle merci, del bestiame, dei veicoli, ecc., pure in servizio locale, continueranno ad applicarsi le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato, compresa la tassa erariale nella misura del 16 per cento per la grande velocità e del 3 per cento per la piccola velocità accelerata e per la piccola velocità ordinaria a sensi dell'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101, e compresi gli aumenti sui diritti fissi per i trasporti a piccola velocità ordinaria stabiliti con l'art. 15 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Le stazioni intermedie di Novoli, Campi Salentino, Guagnano, Manduria, Copertino e Nardò città, e quelle altre che fossero stabilite in seguito, conserveranno anche le funzioni delle stazioni della rete dello Stato a servizio normale per i trasporti viaggiatori da e per oltre Francavilla e da e per oltre Lecce (verso Brindisi), applicando per l'intero percorso le tariffe che sono e saranno in vigore sulla rete di Stato.

La concessionaria è obbligata al servizio cumulativo con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e con le Amministrazioni con questa corrispondenti.

Ai trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato e con le linee Brescia-Iseo e Lucca-Bagni di Lucca e con quelle altre che venissero pure in seguito cedute in esercizio a privati, dovranno applicarsi le condizioni e tariffe che sono e saranno in vigore sulla

rete dello Stato col sistema del cumulo delle distanze, considerandosi a tale effetto la linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò come facente parte della rete ferroviaria esercitata dallo Stato.

La concessionaria non potrà, senza la preventiva approvazione del Governo, alterare in nessuna maniera i prezzi delle tariffe predette, nè accordare speciali facilitazioni, a chicchessia, nè modificare le suaccennate condizioni e norme dei trasporti. Potrà soltanto, dandone avviso in tempo utile all'ufficio speciale delle ferrovie, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni di prezzo per viaggi con treni ordinari, in occasioni di feste, fiere, mercati e simili.

La concessionaria potrà, previa approvazione del Governo, accordare speciali riduzioni di tariffe od altre facilitazioni a singoli speditori e per determinati trasporti, purchè in eguale misura essa le accordi a chiunque ne faccia richiesta, offra alla ferrovia uguali vantaggi e si trovi in circostanze equivalenti.

Di queste facilitazioni dovrà dare in tempo utile preavviso al Ministero, il quale potrà sospenderle o revocarle, e dovrà pure notificarle al pubblico nel momento della loro stipulazione.

Art. 13.

Trasporti gratuiti.

La concessionaria sarà obbligata a trasportare gratuitamente nelle vetture di qualsivoglia classe i funzionari governativi incaricati della sorveglianza e del sindacato delle ferrovie e i loro bagagli, nonchè, a richiesta del Governo, quei funzionari ed agenti dello Stato, i quali, per ragioni di ufficio, in dipendenza dei rapporti con la ferrovia, debbono compiere frequenti viaggi.

A tale effetto la concessionaria dovrà tenere valide le tessere di riconoscimento rilasciate dall'ufficio speciale delle ferrovie ai propri funzionari e fornire i biglietti di circolazione temporanea o per viaggi isolati ed i buoni per il trasporto gratuito del bagaglio che le saranno richiesti dall'ufficio speciale medesimo.

Ai funzionari ed agenti dell'ufficio speciale delle ferrovie ed alle loro famiglie sarà fatto, per i viaggi sulla linea ceduta in esercizio lo stesso trattamento accordato dalla concessionaria ai propri funzionari ed agenti.

La concessionaria dovrà pure trasportare gratuitamente i membri dei due rami del Parlamento, il presidente, i presidenti di Sezione e componenti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e, nei limiti della rispettiva giurisdizione, i prefetti e i sottoprefetti: per questi ultimi il trasporto gratuito sarà concesso fino al capoluogo della Provincia.

Art. 14.

Concessioni speciali e trasporti militari.

Ai trasporti qui sotto indicati debbono essere applicati i prezzi (comprese le soprattasse a favore degli Istituti di previdenza del personale ex-tre grandi Reti, stabilite con la legge 29 marzo 1900, n. 101), le relative norme, condizioni e modalità, in ogni tempo in vigore sulle ferrovie dello Stato, con le variazioni volute dalla legge 13 aprile 1911, n. 310:

Concessione *A.* — Trasporti per conto della Real Casa.
Concessione *B.* — Trasporti per conto dello Stato.
Concessione *C.* — Impiegati dello Stato.
Concessione I. — Congressi, esposizioni e concorsi.
Concessione II. — Elettori politici.
Concessione III. — Veterani, reduci e superstiti delle patrie battaglie.
Concessione IV. — Scrofolosi ed ammalati indigenti inviati alle cure balnearie.
Concessione V. — Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.
Concessione VI. — Associazioni di carità.
Concessione VII. — Istituti di carità.
Concessione VIII. — Maestri elementari comunali.
Concessione IX. — Compagnie teatrali ed assimilate.
Concessione X. — Emigranti in comitive ed emigranti rimpatriati.
Concessione XI. — Operai e braccianti in comitiva.
Concessione XII. — Coloni in comitiva.
Concessione XIII. — Istituti civili d'istruzione governativa o riconosciuti dallo Stato.
Concessione XIV. — Federazione ginnastica italiana.
Concessione XV. — Club alpino italiano.
Concessione XVI. — Ammalati indigenti ammessi nelle R. Terme di Acqui.
Concessione XVII. — Indigenti, alienati o supposti idrofobi.
Concessione XVIII. — Cavalli da corsa, riproduttori o puledri lattanti.
Concessione XIX. — Alberi d'innesto, piantine forestali, macchine e strumenti agrari, bestiame.

Ai trasporti militari (Regio esercito, Regia marina e Regie guardie di finanza) debbono essere applicate le tariffe, le norme, condizioni e modalità risultanti dal Regolamento per i trasporti militari sulle ferrovie del Regno, approvato con decreto Reale 1° luglio 1911 e successive modificazioni, comprese le sovrattasse sopra indicate per gli istituti di previdenza.

Art. 15.

Riduzioni di tariffe in caso di pubbliche calamità.

In casi di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, il Governo potrà ordinare che i generi di prima necessità che siano da trasportarsi per conto del Governo, delle Provincie, dei Comuni, ovvero di Comitati di soccorso o di Società cooperative dal Governo stesso indicate, godano di una temporanea riduzione entro il limite del 50 per cento delle tariffe in vigore, senza che la concessionaria abbia diritto a verun compenso.

Art. 16.

Esercizio delle stazioni comuni.

Le condizioni, i corrispettivi e le norme dell'uso e dell'esercizio delle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale, dello scambio del materiale e del servizio cumulativo dei trasporti saranno concordate tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Società concessionaria, a tenore dell'art. 44 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 17.

Tronchi e stazioni comuni con nuove linee.

La concessionaria è tenuta a consentire allo Stato od a Società concessionarie che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute od, in caso di dissenso, stabilite da tre arbitri, da nominarsi nel modo indicato nell'articolo 36.

Quest'obbligo si estende anche al caso che le nuove ferrovie siano di diverso scartamento, e l'allacciamento debba farsi mediante l'adattamento e la sovrapposizione del nuovo scartamento.

Sarà inoltre obbligo della concessionaria di effettuare il servizio cumulativo con le linee che faranno capo alle stazioni della sua linea, eseguire cioè senza rinnovamento di spedizione i trasporti delle cose dall'una all'altra linea, anche se ai trasporti siano applicabili la tariffa militare, o quelle stabilite dalle condizioni speciali di cui al seguente articolo 19.

Questo servizio cumulativo avrà luogo nel maggior numero possibile di stazioni, eziandio pei viaggiatori, qualunque sia la tariffa loro applicabile.

La concessionaria dovrà perciò convenire con gli esercenti le altre linee i patti e le condizioni di tali servizi, e provvedere a proprie spese a tutti quegli altri impianti che siano necessari per congiungersi con le dette linee.

Allorchè l'accordo con gli altri esercenti non sia effettuato nel termine di sei mesi dal giorno della richiesta di uno di essi o del Governo, le condizioni pel servizio cumulativo verranno stabilite dal collegio arbitrale nominato come dall'art. 36 successivo.

Qualora per speciali circostanze, riconosciute dal Ministero, non sia possibile o conveniente stabilire servizi cumulativi, la concessionaria dovrà istituire servizi di corrispondenza.

Le convenzioni di servizio cumulativo o di corrispondenza debbono essere presentate al Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale per le ferrovie, per l'approvazione preventiva.

Art. 18.

Binari di diramazione e traversate.

Fermo il disposto degli articoli 4 e 5 della legge 30 giugno 1906, n. 272, il Governo avrà sempre il diritto di costruire a sue spese e di esercitare binari di diramazione per stabilimenti suoi propri, sia militari che civili.

Le concessioni di traversate per passaggi a livello, ancorchè pedonali, per cavalcavia, sottovia, acquedotti, condutture di gas illuminante, o di energia elettrica ed altre simili non potranno essere fatte senza l'approvazione governativa.

Art. 19.

Contravvenzioni.

Qualora la concessionaria contravvenga ad alcune delle disposizioni degli articoli 11 ,12, 13, 15 e 16 del presente contratto, incorrerà in una multa di lire 500, salvi in ogni caso i diritti dei terzi e senza pregiudizio delle maggiori penalità di cui all'art. 277 della legge sui lavori pubblici ed al vigente regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Art. 20.

Opere di difesa nazionale.

La concessionaria non potrà opporsi a che, durante l'esercizio, l'autorità militare esegua con personale e mezzi propri tutte quelle opere che a suo esclusivo giudizio crederà necessario di predisporre nell'interesse della difesa nazionale; ciò ben inteso senza recare danno od incaglio all'esercizio.

Art. 21.

Esercizio della linea in caso di guerra.

In caso di grandi trasporti di truppe per la preparazione della guerra e durante la guerra, il Governo avrà il diritto di prescrivere le norme di servizio tanto per i trasporti militari, quanto per quelli del pubblico.

Avrà pure diritto di rimuovere l'armamento, le linee telegrafiche od altro ed interrompere in qualunque modo la circolazione dei treni, e di assumere la direzione o fare direttamente l'esercizio, sia per i trasporti militari che per il pubblico.

Le spese occorrenti alla remozione delle rotaie od altro, alla interruzione o guasti della ferrovia, nonchè al ristabilimento della medesima, saranno sopportate dallo Stato.

Avverandosi, per fatto del Governo, la interruzione della linea e della diramazione, o la sospensione del servizio in tutto od in parte, sarà tenuto apposito e distinto conto dei trasporti per il servizio pubblico e di quelli per il servizio militare, ed i prodotti, sotto deduzione delle spese, saranno mensilmente versati nelle casse dello Stato, a carico del quale sarà rimborsato l'esercente delle spese vive da lui eventualmente sostenute. L'esercente non avrà diritto ad alcun compenso all'infuori di quello sopraindicato.

Art. 22.

Statistiche.

La concessionaria dovrà compilare e trasmettere ogni anno al Ministero la statistica dell'esercizio, in conformità dei moduli che saranno determinati dallo stesso Ministero.

La concessionaria dovrà pure trasmettere al Ministero dei lavori pubblici (ufficio speciale delle ferrovie) su apposito modulo la situazione dei prodotti di ogni decade.

Art. 23.

Servizio postale.

La concessionaria è obbligata ad effettuare il trasporto e scambio delle corrispondenze postali e dei pacchi postali, secondo le norme e le condizioni fissate dall'art. 45 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, sulle tramvie e ferrovie economiche.

Quando l'Amministrazione postale, per esigenze di servizio, crederà, a suo esclusivo giudizio, di adibire agenti propri per accompagnare gli effetti postali, la concessionaria sarà obbligata ad assegnare in uno dei veicoli di ciascun treno viaggiatori un posto adatto, separato dal pubblico e dal personale di scorta del treno, senza che ciò dia diritto a speciale compenso.

La concessionaria potrà trasportare gratuitamente sulla ferrovia, soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò e delle altre linee esercitate dalla concessionaria medesima, in servizio interno e cumulativo, impegnandosi di vigilare a che dal proprio personale non si trasportino corrispondenze private in frode alla franchigia postale.

Art. 24.

Telegrammi di servizio, di Stato e dei privati.

La concessionaria non potrà trasmettere altri telegrammi fuorchè quelli relativi al servizio della sua ferrovia e sarà perciò sottoposta alla vigilanza governativa.

A richiesta del Governo, la concessionaria dovrà assumere il servizio dei telegrammi di Stato e dei privati in quegli uffici in cui le sarà possibile e compatibilmente coi mezzi dei quali dispone.

Questo servizio verrà fatto a norma dei regolamenti e delle istruzioni che saranno date dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

In compenso di tale servizio, la concessionaria riterrà per sè il terzo delle tasse interne dei telegrammi di Stato a pagamento e dei telegrammi privati accettati dai suoi uffici.

Sarà tenuta a versare nelle casse dello Stato, oltre i due terzi delle tasse interne di cui all'alinea precedente, anche l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati e di Stato a pagamento diretti all'estero, nonchè l'intero ammontare delle tasse di risposta pagata e di espresso anticipate dai mittenti per i telegrammi per l'estero.

Nulla spetterà alla concessionaria per i telegrammi privati di Stato e di servizio postale e telegrafico ricevuti nei suoi uffici, nè per la consegna ai destinatari nella zona di recapito.

In qualunque ufficio telegrafico della concessionaria, ancorchè non sia autorizzata a fare ordinariamente il servizio del Governo e quello dei privati, dovranno essere accettati, trasmessi e recapitati i telegrammi di Stato in franchigia ed i telegrammi privati presentati dai viaggiatori, riferibili alla ricerca di oggetti smarriti o dimenticati nei treni o nelle sale delle stazioni, ovvero ad avvisi relativi a ritardo nel proseguimento del viaggio, in causa di accidenti ferroviari. Però i telegrammi per l'estero dovranno essere accettati solamente quando l'ufficio abbia modo di prendere istruzioni, riguardo alle tasse, da un altro ufficio prossimo ammesso al servizio per il pubblico.

Le disposizioni contenute nel presente articolo non sono applicabili alle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale, nelle quali la concessionaria non avrà ingerenza alcuna nel servizio telegrafico esclusivamente disimpegnato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 25.

Linee telegrafiche.

Il Governo si riserva il diritto sia di stabilire lungo la ferrovia nuove linee telegrafiche, telefoniche e di qualunque altro sistema di corrispondenza di monopolio governativo, nonchè di appoggiare i fili di queste ai pali della linea esistente.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee le quali abbiano anche dei fili per il servizio governativo saranno, ove altrimenti non venga stabilito da speciali accordi, curate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, cui la Società esercente corrisponderà, a titolo di concorso nelle spese, l'annua somma di lire otto al chilometro per il primo filo ed altre lire cinque per ogni altro filo ad uso della concessionaria. Si intende escluso dal suddetto prezzo il cambio dei cordoni lungo le gallerie. Il prezzo di questi coi relativi arpioni, nonchè le spese di mano d'opera, sarà pagato dalla concessionaria a piè di lista.

Nel caso anzidetto, gli agenti della ferrovia concorreranno nella sorveglianza delle linee telegrafiche e telefoniche dello Stato, compatibilmente col loro servizio e sarà obbligo dei medesimi di denunziare alla prossima stazione telegrafica ed all'autorità competente più vicina, i guasti sopravvenuti alle linee medesime.

Il personale ed il materiale destinati alle linee telegrafiche saranno trasportati gratuitamente lungo la linea di cui si tratta.

Le linee telegrafiche che hanno soltanto fili destinati esclusivamente al servizio della strada ferrata, saranno sorvegliate e mantenute dalla Società concessionaria.

Art. 26.

Personale.

La Società concessionaria eserciterà la linea con personale da essa assunto.

Il personale dovrà essere reclutato fra cittadini italiani, salvo le eccezioni che, dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

Il personale addetto al movimento e quello di macchina dovrà avere i requisiti prescritti dalle norme in vigore per le ferrovie dello Stato e dovrà essere a conoscenza dei regolamenti di esercizio vigenti sulla rete di Stato.

Per il personale non tecnico, assunto dalla concessionaria, dovranno impiegarsi nella misura di almeno un terzo militari congedati, purchè aventi i requisiti morali, l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizi ai quali potranno venire chiamati.

Anche per quanto riguarda il trattamento del personale, la Società dovrà uniformarsi alle disposizioni della legge 30 giugno 1906, n. 272 (articoli 21 e 22) e relativo regolamento.

La nomina del direttore dell'esercizio sarà sottoposta all'approvazione del Governo il quale potrà in ogni tempo chiederne la sostituzione.

Lo Stato si riserva ampia facoltà circa la conservazione in servizio ed il trattamento del personale che si troverà in funzione alla cessazione del presente contratto.

Art. 27.

Prodotti dell'esercizio — Compartecipazione ai prodotti.

È inteso che il traffico di transito (cioè il traffico da una stazione comune per oltre una stazione comune e viceversa, e da oltre una stazione comune per oltre un'altra stazione comune) rimane di pertinenza assoluta delle ferrovie dello Stato, le quali a sensi dell'art. 41 della legge 7 luglio 1907, n. 429, instraderanno le spedizioni sul loro percorso esclusivo mantenendo la tassazione in base al percorso più breve determinato dalla linea Lecce-Francavilla e diramazione con il cumulo delle distanze.

Fermo ciò, la Società concessionaria farà suoi tutti i prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, salvo quanto verrà stabilito circa i prodotti relativi alle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale nella convenzione che la ditta stessa dovrà concordare con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a norma del precedente art. 16.

Sono considerati come prodotti diretti i proventi dei trasporti dei viaggiatori e bagagli, valori, merci e bestiame ed in genere tutti i prodotti che derivano dall'applicazione delle tariffe.

Per prodotti indiretti s'intendono gli altri proventi accessori dell'esercizio e del possesso della strada e sue pertinenze, quali sarebbero: tasse percepite per trasmissione dei telegrammi privati, taglio delle siepi, falciatura delle erbe sulle scarpe della strada e zone di terreno attinenti, affitto dei terreni, di locali, esercizio di caffè, di vendite, di banchi librari, pubblicità, canoni, pedaggio ed altro.

Non sono compresi fra di essi i corrispettivi assegnati alla concessionaria a titolo di rimborso di spese, nè le riscossioni per conto di terzi.

Non danno luogo a prodotti i trasporti in servizio di materiali, oggetti di consumo ed operai, che abbiano luogo esclusivamente per l'esercizio e per la manutenzione della linea Lecce-Francavilla e diramazione.

A corrispettivo della concessione dell'esercizio, lo Stato si riserva una compartecipazione sui prodotti lordi diretti ed indiretti dell'esercizio, non tenuto conto dei proventi erariali, nella misura del 30 per cento della parte di prodotto lordo complessivo eccedente le lire 3,000 a chilometro, fermo restando il diritto di partecipazione agli utili netti, giusta il disposto dell'art. 285 della legge sui lavori pubblici. Agli effetti di questo diritto di partecipazione, a sensi del detto articolo 285, resta stabilito che fra le somme da dedursi dall'ammontare del prodotto lordo per ottenere il prodotto netto, non è compresa alcuna quota per estinzione del capitale di primo impianto della linea, e sarà compresa invece una quota annua del materiale rotabile e di esercizio nella misura del 2.50 per cento del costo del materiale stesso. Resta pure stabilito che l'interesse netto oltre il quale comincerà la partecipazione dello Stato, sarà limitato il 5 per cento del capitale impiegato per l'acquisto del materiale rotabile e di esercizio predetto.

La contabilità dell'esercizio della linea e diramazione di cui trattasi dovrà essere tenuta assolutamente separata da quella di ogni altra azienda gerita dalla concessionaria o da chi per essa, non escluse altre concessioni eventuali di ferrovie e tramvie.

D'accordo tra il Governo e la Società concessionaria verranno stabiliti i particolari per il controllo dei prodotti, ferme, in ogni caso, le facoltà spettanti allo Stato in base alle norme vigenti per il sindacato e la sorveglianza sulle ferrovie concesse all'industria privata.

Art. 28.

Tempo e modo del pagamento della compartecipazione dello Stato.

L'ammontare delle quote di prodotto spettante allo Stato sarà versato nella tesoreria che sarà indicata dal Governo, alla scadenza

di ogni bimestre, nella misura del prodotto ottenuto durante il bimestre corrispondente dell'anno precedente.

Nel primo anno di esercizio privato i versamenti bimestrali saranno regolati in base al prodotto bimestrale medio verificatosi nell'ultimo anno solare di esercizio di Stato, salva liquidazione definitiva in base ai prodotti accertati.

Le somme dovute a saldo sui prodotti accertati al 30 giugno e al 31 dicembre di ciascun anno saranno versate rispettivamente nei mesi di settembre e maggio successivi. Quando il saldo risultasse a credito della Società, la differenza verrà computata nei pagamenti dei bimestri successivi.

Sarà pure fatto bimestralmente l'accredito delle quote di prodotto lordo destinate ai fondi di riserva di cui all'articolo seguente.

Decorsi dieci giorni dalla data stabilita per il versamento, senza che ne sia effettuato l'intero pagamento, il Governo avrà facoltà di agire sui beni mobili ed immobili della Società e sequestarne i prodotti con le forme ed i mezzi di procedura stabiliti per la riscossione delle imposte dirette.

La facoltà anzidetta si estende anche al caso, constatato da loro arbitrale, od accertato da sentenza dell'autorità giudiziaria, di inadempimento di qualunque degli altri obblighi derivanti alla Società dal presente contratto.

Art. 29.

Fondi di riserva.

La Società concessionaria dovrà costituire i fondi di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento e per la rinnovazione del materiale rotabile. Pel materiale metallico d'armamento, il fondo verrà costituito mediante prelevamento annuo della quota di prodotto lordo dell'esercizio di spettanza sociale della somma di lire 120 (lire centoventi) per ogni chilometro di linea. Quando il prodotto lordo chilometrico ecceda le lire 6000, la somma, da prelevarsi dalla quota di spettanza sociale per lo scopo anzidetto, sarà elevata a lire 150 (lire centocinquanta) per chilometro e quando il prodotto lordo ecceda le lire 9000 a chilometro, il mezzo per cento dell'eccedenza sarà devoluto al fondo di riserva di cui trattasi; al quale sarà pure versato il ricavato dalla vendita del materiale di armamento usato, tolto d'opera e sostituito col nuovo.

Pel materiale mobile il fondo suddetto sarà costituito da una quota annua uguale al 2.50 per cento del valore a nuovo del materiale mobile in servizio nell'anno.

I fondi di riserva suddetti saranno amministrati dalla Società concessionaria che ne avrà la responsabilità.

Le somme di ragione di detti fondi per capitale ed interessi dovranno essere investite in titoli a debito dello Stato, o da esso garantiti; e la concessionaria potrà valersene, sotto la sorveglianza del Governo, agli scopi pei quali i fondi stessi sono stati costituiti.

Al fondo per il rinnovamento del materiale metallico di armamento verranno addebitate le spese per la rinnovazione della sola parte metallica dell'armamento di mano in mano che avranno luogo; il residuo attivo sarà tenuto in riserva.

Indipendentemente dalla costituzione di detto fondo, resta fermo anche per l'armamento, come per tutto quanto concerne la linea e sua diramazione, l'obbligo per la Società concessionaria di eseguirne la manutenzione col criterio di cui all'art. 7, di conservare cioè nel modo migliore e più completo possibile la consistenza patrimoniale.

In caso di insufficienza dei fondi suddetti, la concessionaria resta ugualmente obbligata all'esecuzione delle opere alle quali avrebbe dovuto provvedere a carico dei fondi medesimi.

In caso di decadenza della concessione i fondi speciali passeranno per intero in proprietà dello Stato.

In caso di scadenza della concessione, passerà a titolo gratuito in proprietà dello Stato, soltanto il complessivo fondo speciale per la rinnovazione del materiale metallico d'armamento, nonchè le scorte di materiali fuori d'opera, acquistati col fondo stesso.

Art. 30.

Spese in conto capitale.

Le spese per l'esecuzione di nuovi impianti o di aumenti o di miglioramenti agli impianti esistenti che la Società concessonaria ritenesse necessari per aumenti del traffico o il Governo credesse, per provate esigenze di servizio, di ordinare a sensi dell'ultimo comma dell'art. 266 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, saranno a carico della concessionaria. Saranno pure a suo carico le spese per aumento di materiale rotabile e di esercizio.

Le nuove opere stabili e le modificazioni alle opere esistenti dovranno sempre riportare la preventiva approvazione del Governo.

Verificandosi la necessità di eseguire nelle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale nuovi impianti e modificazioni agli esistenti, nell'interesse esclusivo del servizio della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorderà i progetti relativi con la concessionaria e, dopo l'approvazione, vi darà esecuzione, salvo rimborso di ogni spesa da parte della concessionaria, compresa una quota del 10 per cento per spese generali. Alla manutenzione dei detti impianti di uso esclusivo provvederà pure l'Amministrazione delle

ferrovie dello Stato e la concessionaria rimborserà le spese con l'aggiunta della quota del 10 per cento di cui sopra.

Nel caso poi di ampliamenti o modificazioni agli impianti delle tre stazioni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale, resi necessari nell'interesse comune dall'aumento del traffico sulle linee esercitate da entrambe le Amministrazioni, dopo il primo quinquennio dall'entrata in vigore del presente contratto, verranno concordati i progetti e ripartita la spesa in ragione dei vantaggi per il servizio e degli aumenti di traffico rispettivi, e la concessionaria rimborserà, come sopra, l'ammontare della sua quota. In caso di disaccordo sulla necessità dei lavori di interesse comune, o sul riparto delle relative spese, decideranno inappellabilmente tre arbitri da nominarsi nel modo indicato dall'art. 36.

Le nuove opere al termine del presente contratto rimarranno di proprietà dello Stato, senza corresponsione di compenso alcuno, salvo quanto è stabilito all'art. 34 per il materiale rotabile e di esercizio.

In caso di cessazione anticipata del contratto, le opere stabili costruite, con l'approvazione o per ordine del Governo, a spese della Società concessionaria, le quali, a giudizio di tre arbitri da nominarsi come sopra, risultassero tuttora utili all'esercizio, saranno accettate dal Governo.

In pagamento lo Stato corrisponderà alla Società una somma uguale al costo effettivo dell'opera (c), diminuito di una frazione di esso avente per numeratore il numero (m) degli anni decorsi dalla ultimazione dell'opera stessa alla data della cessazione anticipata; e per denominatore il numero (n) di anni che decorrono tra la data dell'ultimazione predetta e la scadenza naturale del contratto, se esso numero è minore di 50, ed il numero 50 in caso contrario ove n è minore od uguale a 50.

$$\left(c\left[1-\frac{m}{n}\right]\right)$$

A tale uopo la concessionaria presenterà al visto dell'ufficio speciale delle ferrovie le liquidazioni delle opere eseguite.

Le opere stabili costruite coll'approvazione o per ordine del Governo, che alla cessazione anticipata del contratto fossero dagli arbitri dichiarate non più utili all'esercizio, potranno, col consenso di entrambe le parti, essere conservate, rimanendo così proprietà del Governo senza alcun corrispettivo.

In caso contrario, la Società concessionaria curerà a proprie spese la loro demolizione ed asportazione, con la riduzione in pristino.

Art. 31.

Imposte e spese di sorveglianza.

L'imposta fondiaria resta a carico del Governo. La concessionaria pagherà annualmente al pubblico tesoro dalla data della legge che approva la presente convenzione, la somma di lire 50 per chilometro di linea della Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, in corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza dell'esercizio della linea stessa.

Art. 32.

Riscossione di tasse per conto dello Stato.

La Società concessionaria dovrà, a norma di legge, riscuotere per conto dello Stato le tasse erariali sui trasporti a grande e piccola velocità e quelle di bollo stabilite dalle leggi dello Stato, ed effettuarne il pagamento a termini delle leggi stesse. Gli introiti per gli aumenti di tasse previsti dagli articoli 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101, e 4 della legge 9 giugno 1901, n. 220, saranno versati direttamente ogni trimestre all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il proprio servizio delle pensioni e dei sussidi. Parimente saranno da versarsi alla detta Amministrazione gli introiti per gli aumenti dei diritti fissi sui trasporti a piccola velocità ordinaria di cui all'articolo 15 della legge 13 aprile 1911, n. 310, e gl'introiti per gli aumenti di prezzo dei biglietti viaggiatori previsti dall'art. 14 della legge medesima.

La concessionaria pagherà inoltre direttamente all'erario la tassa di ricchezza mobile dovuta dai propri impiegati, salvo la rivalsa verso i medesimi.

Le somme, ritenute dalla concessionaria per tale titolo, saranno versate entro 15 giorni alla scadenza di ogni mese nella tesoreria che verrà indicata secondo l'art. 28.

Art. 33.

Riconsegna della linea e sua diramazione.

Alla cessazione del contratto, per qualunque causa, la Società concessionaria consegnerà al Governo la linea e la sua diramazione con le rispettive dipendenze in istato di regolare manutenzione, tenuto conto del criterio di massima stabilito dall'art. 7 (alinea 4°) del presente contratto.

Le ricognizioni saranno fatte dai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie in contradditorio con quelli della concessionaria, in base ad esse si indicheranno i lavori occorrenti per mettere il tutto in istato di regolare manutenzione determinandone le relative spese le quali saranno addebitate alla concessionaria con facoltà al Governo di rivalersene, sia sulle somme di cui fosse in debito verso la Società, sia sui beni della medesima.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita a tre arbitri da nominarsi come all'art. 36.

Art. 34.

Acquisto del materiale rotabile e di esercizio e delle provviste alla cessazione del contratto.

Alla cessazione del contratto in ciascuno dei casi previsti all'articolo 5 e nei primi due contemplati dall'art. 8, lo Stato acquisterà dalla Società concessionaria, a giusto prezzo di stima, il materiale rotabile e quello di esercizio, nonchè le provviste di sua proprietà nei limiti richiesti per un regolare esercizio e purchè il detto materiale sia in istato di regolare manutenzione e le provviste servibili alla loro destinazione.

Nel terzo dei casi di cui al succitato art. 8, cioè quando la rescissione del contratto avvenga per cattiva manutenzione del materiale rotabile, sarà in facoltà del Governo di non acquistare il materiale rotabile stesso.

In contradditorio fra i funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie e della concessionaria si procederà (fermo il disposto del precedente alinea) alle ricognizioni e constatazioni della consistenza e delle condizioni del materiale rotabile, di quello di esercizio e delle provviste, nonchè alla determinazione del relativo prezzo di stima, salvo, in caso di disaccordo, rimettere la decisione dei punti controversi a tre arbitri da nominarsi come è detto all'art. 36.

Art. 35.

Divieto di cessione.

La Società concessionaria non potrà cedere l'esercizio da essa assunto senza autorizzazione del Governo.

Qualora, per qualsiasi causa di indole sostanziale, formale o legale, la concessionaria non potesse direttamente continuare l'esercizio della linea e diramazione relativa, l'esercizio stesso ritornerà senz'altro allo Stato.

Art. 36.

Risoluzione delle controversie.

Fermi restando i poteri conferiti dalle leggi e regolamenti vigenti al Ministero dei lavori pubblici sulle questioni attinenti alla sicurezza e regolarità dell'esercizio e sulle altre d'indole tecnica, quando insorgessero altre questioni per l'interpretazione o per l'esecuzione della presente convenzione il Ministero ne proporrà la soluzione in via amministrativa, sentito, occorrendo, il Consiglio di Stato. Nel caso che la concessionaria non si acquietasse alla soluzione proposta, quelle di tali questioni che a senso delle vigenti leggi fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno deferite, giusta gli articoli 12 del Codice di procedura civile e 349 della legge sui lavori pubblici, ad un collegio di tre arbitri. Ciascuna delle due parti nominerà uno di tali arbitri ed il terzo sarà scelto dal presidente del Consiglio di Stato fra i componenti del Consiglio medesimo.

La presidenza del collegio spetterà a quest'ultimo membro.

Gli arbitri giudicheranno secondo le regole di diritto. La loro sentenza non sarà suscettibile nè di appello nè di ricorso per la Cassazione.

Art. 37.

Spese e tasse di contratto.

Sono a carico della Società concessionaria tutte le spese relative alla stipulazione del presente contratto, il quale sarà registrato col solo pagamento del diritto fisso di lire una.

Gli atti relativi alle espropriazioni dei terreni ed altri stabili necessari per le opere in conto aumento patrimoniale, di cui al precedente articolo 30, saranno pure soggetti alla tassa fissa di lire una per ogni proprietario.

Art. 38.

Disposizioni transitorie.

Sarà in facoltà della Società concessionaria il noleggiare dalle ferrovie dello Stato per un periodo di tempo non eccedente sei mesi il materiale rotabile necessario per l'esercizio della linea Lecce-Francavilla e diramazione non eccedendo il numero di sette locomotive, di venti carrozze e di cinque bagagliai.

Le locomotive saranno del gruppo 183 F. S.; la ditta concessionaria ne curerà a sue spese la manutenzione corrente a condizione che non apporti alle medesime alcuna modificazione; le riparazioni importanti saranno invece fatte a cura ed a spese delle ferrovie dello Stato, che sostituirà senza maggior compenso il materiale riparando con altro adatto allo stesso servizio e possibilmente del gruppo indicato; il compenso pel noleggio è stabilito in lire 37 (trentasette) per giornata indivisibile.

Le carrozze ed i bagagliai saranno scelti fra i tipi attualmente in servizio sulle dette linee e saranno consegnati alla concessionaria in condizioni di soddisfacente manutenzione da accertarsi in contraddittorio fra le due Amministrazioni mediante regolare verbale di consegna e verranno a spese della concessionaria contrassegnati colla propria sigla da aggiungersi all'altra F. S., la quale sarà provvisoriamente barrata con una linea.

A noleggio ultimato la concessionaria dovrà restituire i veicoli noleggiati in istato analogo di manutenzione e colle stesse formalità.

Dovrà inoltre rispondere delle avarie ed ammanchi riscontrati all'atto della riconsegna.

Se qualcuno dei veicoli noleggiati andasse distrutto accidentalmente la concessionaria dovrà tosto informarne le F. S. per ottenere la cessazione del nolo. Il nolo del veicolo distrutto ad ogni modo cesserà dal momento in cui le F. S. riceveranno la comunicazione suddetta.

La concessionaria sarà tenuta inoltre ad indennizzare le F. S. secondo le norme stabilite dal paragrafo 28 del regolamento per l'uso reciproco del materiale rotabile in servizio tra le ferrovie italiane, germaniche, austriache, svizzere, ecc.

Pel noleggio dei suddetti veicoli la concessionaria corrisponderà alle F. S. il nolo di:

lire 4.80 per carrozza a 2 o 3 assi;

lire 7.20 per carrozza a 4 assi;

lire 2.40 per bagagliaio a 2 o 3 assi;

e per giornata indivisibile.

Il nolo decorrerà ininterrottamente dalla consegna alla riconsegna, e sarà applicato ai periodi di giacenza per riparazione nelle officine o squadre di rialzo.

La concessionaria provvederà inoltre a proprie spese a tutte le riparazioni occorrenti ai veicoli noleggiati, impegnandosi a non apportare agli stessi alcuna modificazione nel tipo.

In caso diverso prima della riconsegna del materiale stesso dovrà provvedere in proprio alla riduzione in pristino dei veicoli riparati.

Pei carri da merce la concessionaria dovrà corrispondere alle F. S. il nolo stabilito dalla convenzione di servizio cumulativo modificato al riguardo del computo del nolo come segue:

I carri delle F. S. caricati nelle stazioni comuni in destinazione delle linee della concessionaria saranno considerati come consegnati alla stessa 18 ore prima della loro partenza, e quelli in arrivo dalle linee predette e destinati allo scarico nelle dette stazioni comuni saranno considerati restituiti alle F. S. 18 ore dopo il loro arrivo.

I carri vuotati che le F. S. consegneranno nelle stazioni comuni dietro richiesta della concessionaria dovranno considerarsi agli effetti del nolo consegnati alla stessa 8 ore prima della loro consegna.

I conti di nolo pei carri dovranno essere compilati mensilmente a cura della concessionaria, e trasmessi all'ufficio circolazione veicoli delle F. S. (sezione noli) entro i primi dieci giorni del secondo mese da quello cui si riferiscono, e verranno liquidati a norma del disposto della convenzione di servizio cumulativo.

Sarà inoltre in facoltà della concessionaria di richiedere il noleggio pure pel periodo massimo di sei mesi di copertoni, stanti, catene e scaldapiedi alle seguenti condizioni:

lire 0.50 per giornata indivisibile e per ogni copertone;

lire 0.25 per giornata indivisibile e per ogni coppia di stanti o di catene;

lire 0,10 per giornata indivisibile per ogni scaldapiede.

Pei copertoni ed attrezzi F. S. che passassero sulle linee della concessionaria in servizio cumulativo varranno le norme stabilite dalla relativa convenzione.

Art. 39.

Elezione di domicilio.

Agli effetti del presente contratto la Società concessionaria elegge il suo domicilio in Roma presso la sua rappresentanza sociale in via Fontanella di Borghese, n. 60.

Art. 40.

Condizioni per la perfezione del contratto.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata con decreto Reale registrato alla Corte dei conti.

Fatto in Roma, addì

Il ministro dei lavori pubblici.
Il ministro del tesoro
Il rappresentante della Società concessionaria.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici SACCHI. — *Il ministro del tesoro* TEDESCO.

Sub-allegato all'allegato n. 8.

Tariffa per viaggi di corsa semplice con treni accelerati, omnibus o misti sulla linea Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò.

Km.	Prezzo del biglietto		Km.	Prezzo del biglietto	
	1ª classe	3ª classe		1ª classe	3ª classe
fino			fino		
			21	1.10	0.60
4	0.20	0.10	22	1.15	0.60
5	0.25	0.10	23	1.25	0.65
6	0.30	0.15	24	1.30	0.65
7	0.35	0.15	25	1.35	0.70
8	0.40	0.20	26	1.40	0.75
9	0.45	0.20	27	1.45	0.75
10	0.50	0.25	28	1.55	0.80
			29	1.60	0.80
			30	1.65	0.85
11	0.55	0.30	31	1.70	0.90
12	0.60	0.30	32	1.75	0.90
13	0.65	0.35	33	1.85	0.95
14	0.70	0.35	34	1.90	1.—
15	0.75	0.40	35	1.95	1.—
16	0.85	0.45	36	2.—	1.05
17	0.90	0.45	37	2.05	1.10
18	0.95	0.50	38	2.15	1.15
19	1.—	0.50	39	2.20	1.15
20	1.05	0.55	40	2.25	1.20

Km.	Prezzo del biglietto		Km.	Prezzo del biglietto	
	1ª classe	3ª classe		1ª classe	3ª classe
fino			fino		
41	2.30	1.25	61	3.50	1.95
42	2.35	1.25	62	3.55	1.95
43	2.45	1.30	63	3.65	2.—
44	2.50	1.35	64	3.70	2.05
45	2.55	1.35	65	3.75	2.05
46	2.60	1.40	66	3.80	2.10
47	2.65	1.45	67	3.85	2.15
48	2.75	1.50	68	3.95	2.20
49	2.80	1.50	69	4.—	2.20
50	2.85	1.55	70	4.05	2.25
51	2.90	1.60	71	4.10	2.30
52	2.95	1.60	72	4.15	2.30
53	3.05	1.65	73	4.25	2.35
54	3.10	1.70	74	4.30	2.40
55	3.15	1.70	75	4.35	2.40
56	3.20	1.75	76	4.40	2.45
57	3.25	1.80	77	4.45	2.50
58	3.35	1.85	78	4.55	2.55
59	3.40	1.85	79	4.60	2.55
60	3.45	1.90	80	4.65	2.60

Avvertenza. — I prezzi della presente tariffa comprendono: l'imposta del 2,50 % e la tassa di bollo dell'uno e mezzo per cento prevista dalla legge n. 220 del 9 giugno 1901.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

LEGGE 13 *aprile* 1911, *n.* 311 *che autorizza spese per lavori pubblici* (1).

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Omissis:

Art. 15.

Sono autorizzate le seguenti opere da inscriversi nella parte straordinaria del bilancio dei Lavori Pubblici.

. . . .

d) L. 4,000,000 per la continuazione ed il completamento dei lavori di costruzione e per l'arredamento del nuovo edificio del Ministero dei Lavori Pubblici (spesa in aggiunta a quella autorizzata dalle leggi 11 luglio 1907, n. 502, e 30 giugno 1909, n. 407), restando abrogato il secondo comma dell'art. 5 della legge 30 giugno 1909, n. 407;

e) L. 1,200,000 per il completamento del tronco ferroviario di congiunzione della stazione di Trastevere con la linea Roma-Pisa, e quindi con la stazione centrale di Roma-Termini (spesa in aggiunta a quella autorizzata dalla legge 24 dicembre 1903, n. 501;

Omissis:

Data a Roma, addì 13 aprile 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — TEDESCO — FACTA — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* N. 92 del 19 aprile 1911.

Legge *n.* 685 *del* 30 *giugno* 1912, *che porta disposizioni sui servizi marittimi sovvenzionati* (1).

VITTORIO EMANUELE III.
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato ad affidare all'industria privata con effetto dal 1° luglio 1913, l'esercizio delle linee di navigazione inscritte negli uniti elenchi (allegato *A*, gruppo Tirreno superiore; allegato *B*, gruppo Tirreno inferiore; allegato *C*, gruppo Adriatico) (2).

Art. 2.

Le condizioni per l'esercizio delle linee di cui all'articolo precedente sono quelle contenute nell'annesso capitolato (allegato *D*) (2).

Art. 3.

L'aggiudicazione delle linee sarà fatta a cittadini italiani o a Società italiane costituite in Italia, per ciascun gruppo separatamente, ed avrà luogo col mezzo di asta pubblica ad offerte segrete. L'aggiudicazione sarà provvisoria al primo incanto e diventerà definitiva dopo un nuovo incanto sulla base del ribasso del ventesimo a sensi dell'art. 95 e seguenti del regolamento sulla contabilità generale dello Stato.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* N. 177 del 27 luglio 1912.

(2) Si omettono gli allegati perchè non strettamente interessanti la nostra Amministrazione.

L'asta avrà principio entro due mesi dalla promulgazione della presente legge e sarà regolata dalle seguenti norme:

a) per adire all'asta deve essere depositata, a titolo di cauzione, una somma in titoli di Stato, o garantiti dallo Stato, non inferiore al decimo della sovvenzione annua complessiva attribuita a ciascun gruppo. Il concorrente rimasto aggiudicatario incorrerà, senza obbligo di costituzione in mora, nella perdita del deposito, che sarà devoluto allo Stato, se entro due mesi dall'aggiudicazione definitiva non sottoscriva il relativo contratto;

b) l'asta sarà tenuta avanti il ministro della marina, o chi per esso, separatamente per ciascun gruppo;

c) l'aggiudicazione di ciascun gruppo di linee sarà fatta a chi offrirà il maggior ribasso sullo sovvenzione totale assegnata al gruppo stesso, e nel caso che tanto nel primo esperimento d'asta, quanto in quello definitivo, due o più concorrenti presenti all'asta abbiano fatta la medesima offerta, si procederà, salvo quanto è detto alla successiva lettera *d)*, nella adunanza stessa ad una licitazione fra essi soli a partiti segreti. Se nessuno di coloro che abbiano fatto offerte eguali sia presente o i presenti non vogliano migliorare l'offerta, la sorte deciderà chi fra di loro debba essere l'aggiudicatario;

d) se fra coloro che tanto nel primo esperimento d'asta, quanto in quello definitivo, abbiano fatto la stessa offerta, vi sia la Società anonima nazionale di servizi marittimi, l'aggiudicazione sarà fatta provvisoriamente o definitivamente, secondo il caso, alla Società stessa in forza della disposizione contenuta nello art. 16 della Convenzione in data 27 aprile 1910 approvata con la legge del 13 giugno 1910, n. 306.

Art. 4.

Nel caso che uno o più dei gruppi messi all'asta non rimanga aggiudicato, il ministro della marina potrà per i medesimi provvedere a trattativa privata, ai sensi dell'art. 4, n. 7, della legge sulla contabilità generale dello Stato, e, qualora anche questo esperimento rimanga senza effetto, il Governo del Re presenterà al

Parlamento nel più breve termine possibile, e non oltre tre mesi dal giorno in cui andò deserta l'asta, nuovi provvedimenti per il gruppo o pei gruppi non rimasti aggiudicati.

Art. 5.

Agli assuntori delle linee comprese nei gruppi di cui all'art. 1 spetta per tutta la durata del contratto la sovvenzione stabilita rispettivamente dagli allegati *A*, *B* e *C* diminuita degli eventuali ribassi risultanti dall'asta.

Art. 6.

Negli avvisi d'asta saranno indicati per ciascun gruppo i piroscafi che ai sensi dell'art. 6 della Convenzione 27 aprile 1910, approvata con la legge 13 giugno 1910, n. 306, e stipulata con la Società nazionale di servizi marittimi, devono essere ceduti dalla Società stessa e rilevati dai nuovi concessionari.

Art. 7.

Gli assuntori hanno facoltà di emettere titoli di obbligazioni al portatore o nominativi per un ammontare non eccedente il doppio del capitale versato, ed ammortizzabili entro il periodo di durata della concessione.

Art. 8.

Della sovvenzione dovuta dallo Stato potrà dagli assuntori essere vincolata presso la Cassa depositi e prestiti, la parte necessaria a garentire il servizio di obbligazioni che gli assuntori stessi vogliano emettere anche agli effetti ed ai sensi dell'art. 171, secondo comma, del Codice di commercio.

Le modalità di questo vincolo saranno stabilite con decreto Reale promosso dal ministro del tesoro di concerto col ministro della marina.

Art. 9.

È istituito presso il Ministero della marina un Comitato pei servizi marittimi, presieduto dal sottosegretario di Stato per la marina e composto:

a) dell'ispettore generale dei servizi marittimi;

b) del direttore generale della marina mercantile;

c) di un delegato del Ministero d'agricoltura, industria e commercio;

e) di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi;

f) di un delegato del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

g) di un ufficiale superiore della R. marina appartenente al corpo del genio navale;

h) dell'ispettore superiore dei servizi marittimi;

i) di un capitano di porto designato dal ministro della marina;

k) di un rappresentante degli armatori di piroscafi nazionali non sovvenzionati, designato dal Consiglio superiore della marina mercantile;

l) di un rappresentante della Federazione dei lavoratori del mare e di un rappresentante la Federazione dei lavoratori dei porti, designati dal Consiglio del lavoro;

m) di due rappresentanti delle Camere di commercio del Regno designati dal ministro d'agricoltura, industria e commercio.

Il Comitato sarà costituito per decreto Reale e verrà rinnovato ogni triennio.

Il presidente del Comitato avrà facoltà di chiamare, volta per volta, a far parte del Comitato stesso, con voto consultivo, quelle persone che saranno ritenute particolarmente competenti per le materie da trattarsi in ciascuna adunanza.

Art. 10.

Il Comitato pei servizi marittimi dà parere:

1° sulle proposte di modificazione, ampliamento o riduzione di servizi;

2° sulle proposte di istituzione di nuove linee;

3° sui reclami e sulle controversie la cui risoluzione spetta al ministro della marina e in generale sulle questioni attinenti ai servizi marittimi sovvenzionati ed alla marina libera che gli vengono sottoposte dal ministro.

A norma dei capitolati, il Comitato determina la classificazione dell merci, i prezzi e tutte le condizioni dei trasporti, le modalità dei servizi di concentramento e cumulativi e definisce le controversie che potessero sorgere su tali materie e le altre contemplate dai capitolati predetti.

Le decisioni del Comitato relative alle controversie tra i concessionari e gli speditori, caricatori, destinatari o altri interessati non pregiudicheranno l'azione giudiziale delle parti.

Il Comitato delibera a maggioranza di voti: per la validità delle sue deliberazioni occorre l'intervento alle adunanze di almeno sei membri.

Art. 11.

Il Comitato pei servizi marittimi dovrà sentire, prima di prendere le proprie deliberazioni, i rappresentanti dell'assuntore o degli assuntori dei servizi marittimi sovvenzionati e le altre parti interessate. Se costoro, debitamente invitati, non si presentino, il Comitato delibererà ugualmente.

Con decreto Reale saranno determinate le indennità da corrispondersi ai membri del Comitato che intervengono alle adunanze, e il compenso per l'opera prestata dal segretario o dai segretari.

Sono abrogati gli articoli 27, 28 e 29 della legge 5 aprile 1908, n. 111, e l'art. 11 della legge 13 giugno 1910, n. 306.

Art. 12.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute nell'art. 83 del capitolato annesso alla presente legge, ove non intervenga fra i concessionari dei vari gruppi un completo accordo per la ripartizione e l'assunzione del personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante Società, il ministro della marina deciderà inappellabilmente, sentiti i concessionari predetti.

Art. 13.

Nei capitolati annessi alla legge 13 giugno 1910, n. 306, ed in quello approvato con R. decreto 26 giugno 1910, n. 598, potrà il ministro della marina, d'accordo con gli assuntori dei servizi, introdurre le modificazioni necessarie per armonizzarne le disposizion con quelle del capitolato annesso alla presente, senza che perciò venga in alcun modo aumentato l'onere del bilancio dello Stato.

Art. 14.

Il ministro della marina, verificandosi la rescissione del contratto per taluno dei servizi approvati con la legge del 13 giugno 1910, n. 306, è autorizzato ad affidarli, alle stesse condizioni, ad altri concessionari dei servizi sovvenzionati.

Art. 15.

Al funzionario superiore del Ministero delle poste e dei telegrafi, che, a norma dell'art. 3 della legge 5 aprile 1908, n. 111, deve essere aggregato all'Ispettorato centrale dell'Amministrazione ferroviaria, è sostituito l'ispettore generale dei servizi marittimi presso il Ministero della marina.

Art. 16.

La linea *D* esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fra Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa e di cui agli articoli 1, 2 e 37 della legge 5 aprile 1908, n. 111, ed allegato *B* alla legge medesima, è soppressa dal 1° luglio 1913 se risulteranno aggiudicati i servizi di cui al gruppo II (Tirreno inferiore).

Art. 17.

Per la esecuzione della presente legge, verrà inscritta nella parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per gli esercizi finanziari dal 1913-914 al 1922-923 la somma di L. 13,433,000 salvo le eventuali riduzioni dipendenti dalle aggiudicazioni all'asta.

Art. 18.

Il Governo, in relazione all'art. 77, del primo comma del capitolato *A* pei servizi marittimi delle isole minori formante parte della legge 13 giugno 1910, n. 306, potrà autorizzare la Società siciliana di navigazione a cedere i servizi delle linee 3 e 4 per le isole Eolie ad altro concessionario alle stesse condizioni contemplate dal suddetto capitolato *A* e dalla convenzione stipulata il 23 aprile 1910 fra il Governo e la Società predetta.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 giugno 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — LEONARDI-CATTOLICA — TEDESCO — FACTA — NITTI — CALISSANO — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 219. (Servizio VII).

Estensione di servizio nella fermata di Ceregnano.

La fermata di Ceregnano sulla linea Rovigo-Chioggia, attualmente ammessa ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, dal giorno 25 luglio 1912 viene abilitata anche ai trasporti a piccola velocità ordinaria a carro completo con le norme di cui l'avvertenza C a pag. 5 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) ».

La predetta fermata è stata all'uopo dotata di un binario per carico e scarico allacciato alla linea Rovigo-Chioggia a mezzo di due deviatoi incontrati di punta dai treni dispari e dai treni pari rispettivamente alle progressive chilometriche 9 + 454 e 9 + 840.

Il binario termina alle due estremità con un breve binario tronco: i deviatoi di allacciamento tanto con le linee di corsa che con i due binari tronchi sono muniti di fermascambio tipo Rizzi ed i primi anche di dischetto indicativo.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° Maggio 1912 (Parte Seconda) » a pag. 7 di fronte al nome della fermata di Ceregnano cancellare la lettera B e sostituirla con le seguenti indicazione: LO-ga;

nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 30 di fronte al nome della fermata di Ceregnano esporre nella colonna 10 la lettera O col richiamo (5).

— a pag. 224 le attuali indicazioni esposte per Ceregnano dovranno essere sostituite con le seguenti:

Ceregnano	119.107.141.29.15	1154 (2) 1157 (3)	1168 (2) 1171 (3)

riportando a piè di pagina le seguenti note:

(2) Distanza effettiva.

(3) Distanza virtuale già computata secondo le norme indicate a pag. 5 Avvertenza C.

Inoltre le stazioni situate sul tratto di linea Lama-Chioggia esporranno per Ceregnano nei prontuari valevoli per la tassazione dei trasporti merci a P. V. a vagone completo sotto l'attuale distanza anche quella che è segnata nei prontuari stessi per Rovigo e le rimanenti stazioni della Rete esporranno invece, sempre come seconda distanza, quella indicata per Lama.

Di contro poi alla 1ª e 2ª distanza dovranno essere posti rispettivamente i richiami (1) e (2) alle seguenti note da riportarsi a piè di pagina:

(1) Distanza effettiva.

(2) Distanza virtuale.

Si avverte che nei Prontuari con le distanze manoscritte gia computate secondo le norme dell'Avvertenza C del Prontuario Generale la nuova distanza per Ceregnano, formata come sopra è detto, dovrà semplicemente sostituire quella attuale.

Infine nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di transito ecc. ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario marittimo edizione 1° luglio 1910 a pag. 6 fra Cerea e Ceriale inserire:

Ceregnano	510 (***)	737 (***)	1171 (***)

riportando in calce la seguente nota:

(***) Distanza virtuale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 220. (Servizi VII e XI).

Attivazione del doppio binario fra Vietri sul mare e Salerno.

Dalle ore 9 del 5 agosto 1912 verrà attivato il doppio binario sul tratto Vietri sul mare-Salerno, della linea Napoli-Potenza Inferiore, che sul tratto Napoli-Salerno resta così a semplice binario soltanto fra le stazioni di Cava dei Tirreni e Vietri sul Mare.

Da detto giorno ed ora la stazione di Vietri sul mare resta abilitata agli incrociamenti dei treni.

Nessuna modificazione viene introdotta nel segnalamento delle stazioni di Vietri sul mare e di Salerno, e del PL. di Porta Rotese.

Le divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di loro competenza.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Napoli.*

Ordine di Servizio N. 221. (Servizi VII e XI).

Attivazione del doppio binario nel tratto Cecina-Bolgheri.

Dalle ore 0 del 1° agosto 1912 verrà attivato il doppio binario nel tratto Cecina-Bolgheri della linea Pisa-Roma.

Il segnale a disco di 2-*a* categoria della stazione di Bolgheri, verso Pisa, verrà spostato da destra a sinistra rispetto ai treni in arrivo, senza variarne la distanza dell'asse del fabbricato Viaggiatori.

Dalla stessa data, a protezione della fermata di Bibbona Casale verranno attivati due segnali a disco situati entrambi a sinistra dei treni cui comandano ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 900 quello verso Pisa e di m. 905 quello verso Roma: i detti dischi hanno lo stesso significato di quelli di protezione dei p. l. di cui

l'art. 56 Regolamento segnali; però la loro normale posizione è quella di via libera.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di loro competenza.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Firenze.

Ordine di Servizio N. 222. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 241-1911).

Coll'Ordine di servizio N. 241-1911 è stata pubblicata la nuova Convenzione concernente il trasporto delle merci nella Lega italo-germanica, entrata in vigore col 1° luglio 1911.

Alla citata Convenzione viene pubblicata una 1ª Appendice, avente vigore dal 1° luglio 1912, la quale comprende esclusivamente una aggiunta al punto 4 dell'Art. 14, relativo degli avvisi di incasso degli assegni.

Questa Appendice verrà distribuita ai soli uffici, che sono stati a suo tempo forniti della Convenzione, mentre le stazioni, che hanno avuto soltanto l'Estratto allegato all'Ordine di servizio sopra citato, dovranno riportare a mano, quale secondo alinea del punto 4 dell'Art. 14, a pag. 6 dell'Estratto, la seguente aggiunta:

« Se, trascorse cinque settimane dalla spedizione della merce, « l'avviso d'incasso non fosse ancora stato restituito alla stazione « mittente, e a quest'ultima non fosse pervenuto alcun avviso di « impedimento alla riconsegna, la stazione mittente potrà, a mezzo « della stazione italiana, per la quale è transitata la merce, solle- « citare la stazione destinataria, mediante lettera di servizio racco- « mandata, per la restituzione dell'avviso d'incasso, facendone con- « temporaneamente rapporto all'Ufficio Superiore, cui trasmetterà « copia dell'avviso d'incasso, perchè questi possa, a sua volta, ren- « derne informato l'Ufficio Superiore dal quale dipende la stazione « destinataria ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 223. (Servizi VII e VIII)

Estensione di servizio nella stazione di Milano Porta Vittoria.

(Vedi Ordine di Servizio N. 125-1911)

La stazione di Milano Porta Vittoria è stata ammessa ad effettuare e ricevere trasporti a vagone completo, o da considerarsi come tali, a P. V. Acc., di carni macellate per conto della *Società Magazzini refrigeranti e ghiaccio artificiale Gondrand-Mangili*, avente binario di raccordo con quella stazione.

Di conseguenza la nota N. 13 a pagine 56 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato, edizione 1° luglio 1908 » dovrà essere modificata come segue:

« (13) — Esclusi i trasporti da eseguirsi, dietro richiesta dei « mittenti, con i treni diretti ed accelerati. Sono pure esclusi i tra- « sporti in arrivo e partenza di carni macellate, ad eccezione di « quelli per conto della Società Magazzini Refrigeranti e Ghiaccio « artificiale Gondrand-Mangili, avente binario raccordato ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 224. (Servizio X).

Istruzioni per i treni elettrici della linea Milano-Varese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 259-1909)

A parziale modificazione dell'Ordine di Servizio N. 259-1909, a partire dalla data di pubblicazione del presente Ordine di Servizio, rientra in vigore il paragrafo quarto dell'art. 11 delle Istruzioni per i treni elettrici della linea Milano-Varese.

Restano invariate le altre disposizioni contenute nel suddetto Ordine di Servizio N. 259-1909.

Ordine di Servizio N. 225 (Servizio VIII).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 182-1912).

Col giorno 16 agosto 1912 le stazioni di S. Pietro a Vico e di Peri, sono ammesse al servizio cumulativo con la Sardegna.

Per conseguenza, nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910, si deve aggiungere il nome delle dette stazioni, e, nell'allegato 5 alla parte II delle Condizioni e tariffe del servizio di cui trattasi, devono introdursi le seguenti indicazioni:

S. Pietro a Vico.	G. P.	Civitavecchia	282	Livorno M.	51
		Livorno S.M. (1)	49		
Peri Stazione.	G. P.	Civitavecchia	579	Genova	333
		Genova (1)	333		

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 226 (Servizio VIII)

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 211-1912).

Col 1° agosto 1912 nella tariffa eccezionale pei carboni, del servizio diretto italo-belga (via Gottardo), deve essere aggiunta la stazione di Marchienne (Zône) (N. B.), con le distanze e coi prezzi per

quintale qui sotto indicati, che col nome della stazione vanno introdotti a pag. 221 della tariffa stessa:

		Distanze	a	b	c
Marchienne (Zône) (N. B.)	Pino . . .	875	2.45	2.30 (1)	2.27 (1)
	Chiasso . .	919	2.59	2.42 (1)	2.39 (1)

(1) I prezzi di cui sopra devono ancora essere aumentati nella misura indicata nel 7° Supplemento alla tariffa diretta.

In conseguenza poi di tale aggiunta sarà necessario che, nell'elenco delle stazioni belghe annesso alla tariffa in parola e precisamente a pag. 97, venga esposto, di fianco al nome della stazione di Marchienne (Zône), un asterisco (*) come rimando alla seguente nota: « (*) *Stazione fornita di prezzi diretti soltanto pei carboni* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 227. (Servizio VIII).

Nuovo prontuario dei prezzi fatti per il trasporto dei viaggiatori.

I.

A cura del Servizio Centrale VIII è stato compilato un nuovo prontuario dei prezzi fatti per viaggi di corsa semplice in base alle tariffe: generale, differenziali *A*, *B* e *C*, ridotta del 60 %, militare e differenziale ridotta dal 50 al 75 %, le quali varie tariffe vengono a trovarsi, così, tutte riunite in un'unica pubblicazione.

II.

Il nuovo prontuario sarà fornito dall'Ufficio di Contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze a tutte le stazioni ed agenzie interessate, le quali dovranno incominciare a servirsene a partire

dal 1° agosto 1912 per la formazione dei prezzi dei biglietti in base alle tariffe suddette.

III.

Da tale data rimangono quindi soppressi:

a) l'attuale prontuario dei prezzi fatti, edizione 1° settembre 1900, eccezione fatta delle ultime otto pagine, le quali contengono:

Pag. 49, i prezzi della tariffa per viaggi in carrozze di quarta classe;

Pag. 50 a 52, i prezzi delle tariffe locali Roma-Tivoli; Sparanise-Capua-Cancello-Napoli; Caserta-Aversa-Napoli; Cancello-Avellino e Torino-Pinerolo-Torre Pellice;

Pag. 53 a 56, i prezzi delle tariffe — coll'imposta del 13 per cento — da applicarsi per viaggi sui percorsi delle ferrovie secondarie; tariffe tutte che restano ancora in vigore fino a nuovo avviso.

Le suddette pagine dovranno pertanto essere distaccate dall'attuale prontuario ed unite a quello nuovo;

b) l'appendice al prontuario medesimo, contenente i prezzi ridotti 50-75 % pel trasporto di operai, braccianti e coloni in comitiva, eccezione fatta dell'ultima pagina (11) contenente anch'essa i prezzi coll'imposta del 13 % da applicarsi per trasporti sulle ferrovie secondarie, la quale dovrà pure essere staccata dalla detta appendice ed unita al prontuario nuovo;

c) il prontuario dei prezzi ridotti del 60 % di cui al punto I della Circolare N. 14-1906 del Servizio Centrale VIII (1);

d) le varie tabelle delle tariffe differenziali, *A*, *B* e *C*.

Siccome poi i prezzi del nuovo prontuario già comprendono (giusta quanto è detto al punto I delle Avvertenze premesse al medesimo) gli aumenti di cui ai primi due comma dell'articolo 14 della legge 13 aprile 1911, N. 310, così resta soppressa anche la Tabella del 9 %, diramata coll'Ordine di Servizio N. 142-1911, il cui uso deve pure cessare a partire dal 1° agosto 1912.

(1) Per l'applicazione dei prezzi della tariffa ridotta 60 per cento, inserita nel volume soltanto per averla unita alle altre, si tengano presenti le riserve per essa fatte al punto II delle « Avvertenze » del nuovo Prontuario.

IV.

Le pubblicazioni soppresse devono essere versate nei modi d'uso.

V.

I prezzi attuali dei biglietti a destinazione fissa per le tariffe contenute nel nuovo prontuario saranno dal Controllo Prodotti di Firenze riveduti e dove risultassero da modificarsi il Controllo stesso provvederà alla sostituzione dei relativi biglietti.

VI.

È superfluo avvertire che i prezzi del nuovo prontuario per le tariffe ridotte « 60 % » e differenziale « 50-75 % », dopo il praticatovi aumento del 9 % stabilito dalla citata legge 13 aprile 1911, N. 310, non corrispondono più a quelli risultanti dalla applicazione dei ribassi nella misura indicata dalle rispettive percentuali: tuttavia, come è stato detto nel « N. B. » delle Avvertenze premesse al prontuario suddetto, esse continueranno nell'uso ed essere così chiamate per più facile intendimento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 57. (Servizio VIII).

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio a Verona Porta S. Giorgio.

A datare dal 1° agosto 1912 cessa il servizio dei trasporti a domicilio alla stazione di Verona Porta S. Giorgio della Ferrovia Verona-Caprino-Garda.

Pertanto a pag. 66 del fascicolo: « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio », edizione aprile 1912, si dovrà cancellare il nome della precitata stazione con le indicazioni relative.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 58 (Servizio VIII).

Imballaggio per le merci spedite in servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 186-1910).

Avviene di frequente che le stazioni accettano pel trasporto in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna spedizioni, in ispecie di lastre di marmo, macchine agrarie, macchine e meccanismi non nominati, mobili di ferro, mobilia non nominata, ecc., prive di imballaggio, oppure con imballaggio insufficiente (gabbie, involture di tela, od anche semplice copertura delle sole parti più delicate), senza esigere dai mittenti il bollettino di garanzia.

Già coll'Ordine di Servizio N. 186-1910, punto 18, si fece rilevare che, a sensi dell'articolo 17 delle Condizioni e Tariffe per il servizio cumulativo sopra detto, l'imballaggio delle merci deve sempre rispondere alle condizioni particolari del servizio stesso, condizioni che sono più difficili di quelle del servizio terrestre.

Si verifica invece che molte stazioni non tengono presenti le più laboriose operazioni da compiersi pel carico e scarico dei colli sui e dai piroscafi e pel loro collocamento nelle stive, l'inevitabile bagnamento delle merci nei casi di pioggia durante il carico o lo scarico, gli spostamenti facilmente prodotti pel rullio anche normale, senza parlare di quelli assai più sensibili che si verificano nel caso di mare agitato o tempestoso.

Si ha pertanto motivo di ritenere che le stazioni, nell'accettare pel trasporto terrestre-marittimo spedizioni senza imballaggio o con imballaggio insufficiente, non si rendano ragione delle accennate particolari condizioni del trasporto delle merci per via di mare, ed inoltre che, allorquando trattasi di merci per le quali la Nomenclatura delle Tariffe interne prevede, alle rispettive voci, il trasporto a rischio e pericolo delle parti se non sono incassate o imballate (macchine da cucire, macchine non nominate, letti, sedie, ecc.), cadono nell'errore di credere che tale disposizione sia implicitamente applicabile altresì per il percorso marittimo, e cioè che anche per quest'ultimo la responsabilità del vettore sia coperta, senza bisogno di bollettino di garanzia, come per il percorso terrestre.

Ciò invece non è perchè corrispondenti disposizioni non esistono nella Nomenclatura delle Condizioni e Tariffe pel servizio marittimo con la Sardegna, e quindi è necessario che le spedizioni presentate in servizio cumulativo ferroviario-marittimo siano in ogni caso nelle condizioni volute dall'articolo 17 succitato, diversamente debbono dalle stazioni venir accettate soltanto contro rilascio del bollettino di garanzia da parte degli speditori.

Il rilascio di tale bollettino risponde, del resto, allo stesso interesse degli speditori, giacchè in sua mancanza i trasporti possono, al transito di mare, incontrare ostacoli al proseguimento a destinazione e dar luogo ad inutili ritardi.

Si fa dunque viva raccomandazione a tutte le stazioni di curare la maggiore oculatezza e diligenza nell'assicurarsi che i trasporti in parola loro presentati si trovino in condizioni di imballaggio tali da garantirne l'incolumità anche per il percorso di mare, avvertendo che quelle che contravvenissero alla presente disposizione saranno punite disciplinarmente e chiamate altresì a concorrere adeguatamente nelle passività che, per loro colpa, l'Amministrazione dovesse sopportare.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 59. (Servizio VIII).

Tassazione « Acquavite di vino invecchiata ».

Da qualche tempo si effettuano trasporti dichiarati « Acquavite di vino invecchiata », la quale non è altro che cognac.

Nell'avvertire di ciò, si aggiunge che, per evitare erronee tassazioni, nella nomenclatura delle tariffe sarà bene fare il seguente richiamo, dopo la voce « Acquavite semplice »: « Acquavite di vino invecchiata. - Vedi Cognac ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 60 (Servizi VII e X).

Treni nei quali deve essere eseguito il congiungimento degli accoppiamenti anche del freno a vuoto o del freno ad aria compressa moderabile, fra tutti, o parte dei veicoli che li compongono.

Onde evitare ritardi ai treni diretti internazionali è necessario che essi giungano alle Stazioni internazionali di transito cogli accoppiamenti congiunti anche dei freni continui che non sono in funzione sulle nostre linee, ma lo sono sulle linee estere sulle quali detti treni devono proseguire. Con riferimento pertanto alle disposizioni contenute nei paragrafi 13 e 14 delle Istruzioni sul modo di eseguire il congiungimento ed il disgiungimento dei veicoli (Circolare N. 96-1910), si dispone che dei seguenti treni, sieno riuniti anche gli accoppiamenti del freno a vuoto, o del freno moderabile, come per ciascuno di essi è qui di seguito indicato:

Treni	Freni speciali dei quali deve eseguirsi l'unione degli accoppiamenti	Percorso	*Osservazioni*
P. M. - M. P.	moderabile ed a vuoto	Domodossola-Milano-Venezia.	Del freno moderabile fra tutti i veicoli, del freno a vuoto solo fra i veicoli destinati a continuare da Mestre a Trieste col 434.
B. R. - R. B.	a vuoto	Ala-Verona-Roma	Fra tutti i veicoli.
Valigia Indiana ascendente.	moderabile	Brindisi-Modane	Fra tutti i veicoli destinati all'estero.

Treni	Freni speciali dei quali deve eseguirsi l'unione degli accoppiamenti	Percorso	*Osservazioni*
2-4-8	moderabile	Torino-Modane	Fra tutti i veicoli destinati all'estero.
252-254-256-258	moderabile	Milano-Domodossola	Fra tutti i veicoli esclusi quelli che non sono destinati a proseguire oltre Domodossola.
62-64-66-68-72-74-314	moderabile	Milano-Chiasso	Fra tutti i veicoli esclusi quelli che non sono destinati a proseguire oltre Chiasso.
135-74	moderabile	Ventimiglia-Milano	Per le carrozze destinate oltre Chiasso.
102-404-406 2652-2656	a vuoto	Verona-Ala	Fra tutti i veicoli, esclusi quelli non destinati a proseguire oltre Ala.
418-2722-2724 2726-2728	a vuoto	Udine-Cormons	Fra tutti i veicoli, esclusi quelli non destinati a proseguire oltre Cormons.
434-435	a vuoto e moderabile	Venezia-Cormons	La unione degli accoppiamenti per freno a vuoto deve essere fatta fra tutti i veicoli destinati a Trieste; fra i veicoli provenienti o proseguenti con i treni P. M. e M. P. deve essere fatta la unione anche degli accoppiamenti del freno moderabile.
436-438-1532-1534	a vuoto	Venezia - Portogruaro	Fra tutti i veicoli destinati a proseguire oltre Cervignano.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 7, 9, 11, 26 (limitatamente ai Capi Tecnici dei Verificatori), 29 e 34 nonchè ai Controllori dei viaggiatori e del materiale.

Circolare N. 61 (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 208-1912).

Inoltro spedizioni per l'estero con treni diretti.

Pervengono lagnanze dalle Ferrovie germaniche, perchè in questi ultimi tempi da parecchie stazioni italiane furono accettate spedizioni di derrate alimentari con prescrizione di inoltro con treni diretti fino alla stazione destinataria tedesca, anche quando, per tale motivo di trasporto, non erano previsti nella tariffa diretta appositi prezzi.

Tale irregolarità ha per conseguenza, che le cointese spedizioni devono, ai transiti di confine, essere ricartteggiate, onde poterle far proseguire a destino con treni omnibus. Ciò dà luogo a reclami delle parti, sia pei ritardi che si verificano, sia pel danno, cui la merce, per la sua natura, può andare facilmente incontro.

È quindi assolutamente indispensabile che la lamentata irregolarità non abbia più a ripetersi e perciò si fa viva raccomandazione a tutte le stazioni di osservare scrupolosamente le disposizioni vigenti circa l'inoltro delle derrate alimentari per l'estero con treni diretti, disposizioni che risultano dalle « Prescrizioni generali per l'applicazione della tariffa diretta italo-germanica » al paragrafo 2 « Tassazione dei trasporti a G. V. ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 62 (Servizio VII).

Morse e piombi per carri merci.

(Vedi Ordine di Servizio N. 134-1911 e 5-1912).

Morse riparande. — Le morse chè vengono inviate al magazzino di Torino per riparazione, portano sovente traccie evidenti di maltrattamenti per essere state adoperate ad uso di martello o di tenaglia o di leva.

In altre, la vite che serve a fissare il punzone mobile, appare contorta od anche estratta a forza, mentre per la sua stessa funzione non deve subire alcuno sforzo violento ed è costruita in modo da non poter essere completamente estratta.

Altre morse vengono rese inservibili unicamente perchè i meccanismi, non essendo mantenuti lubrificati con l'olio di oliva come prescrive l'Art. 46 dell'Ordine di Servizio 134-1911, sono arrugginiti.

Dovendo tali guasti imputarsi non ad imperizia, inquantochè a norma dell'Art. 7 del succitato Ordine di Servizio le morse devono essere adoperate da agenti scelti, nè a semplice incuria, ma bensì a colpa manifesta degli agenti, si avverte che in tali casi, *a giudizio della Commissione tecnica di collaudo presso il Magazzino di Torino,* sarà addebitato agli agenti responsabili non solo l'importo indicato dall'Art. 48, del pezzo avariato da riparare o sostituire, ma anche la spesa della mano d'opera, risultante dalle fatture della Ditta fornitrice.

Le Divisioni dovranno senza eccezioni dare sollecito corso alle proposte d'addebito della Commissione di collaudo, trattenendo l'importo della spesa nella liquidazione dei premi di cui l'Ordine di Servizio N. 33-1906, ogni qualvolta non fosse possibile stabilire responsabilità personali.

Piombi. — Con le nuove forniture la spirale interna sarà più lunga e più robusta, dimodochè sarà ancor meglio garantita l'inviolabilità del piombo *che però deve sempre essere pressato completamente in modo da assumere la caratteristica forma biconvessa di cui l'Art. 4 dell'Ordine di Servizio N.* 134-1911.

Pertanto il personale dei treni dovrà rifiutarsi di ricevere in consegna quei carri aventi piombi che per essere incompletamente pressati, rendessero possibile lo sfilamento della cordicella.

Catenelle. — Occorre tener presente che ad ottenere un regolare schiacciamento del piombo, molto concorre la catenella di cui sono munite le morse e che, come è detto all'Art. 20 dell'Ordine di Servizio 134-1911, serve ad abbassare la leva superiore quanto basta per tener fermo il piombo introdotto con la mano sinistra nella concavità dei punzoni, fino a che non venga schiacciato completamente mediante la pressione delle leve, esercitata con en-

trambe le mani. Quindi qualora si rompesse la catenella, converrà in attesa di ricambio, riunire con cordicella o filo di ferro gli anelli rotti, in modo che la catenella possa continuare a servire allo scopo.

Le attuali catenelle saranno prossimamente sostituite da altre ancor più robuste che il Magazzino di Torino invierà alle stazioni unitamente ad un nuovo tipo di piccolo cacciavite, adatto a servire tanto per la vite del punzone mobile, quanto per stringere il dato esagonale della vite che si impernia nella branca d'attacco di cui sono munite le nuove catenelle le quali potranno quindi essere applicate alle morse dalle stesse stazioni.

Basta infatti togliere dal dado èsagonale la vite e la catenella, staccare la branca, adattarla alla leva superiore della morsa e rimettere poscia la catenella e la vite, fissando quest'ultima col dado a mezzo del cacciavite.

I Controllori del Traffico e del Materiale restano incaricati di spiegare nei loro dettagli al personale delle stazioni le vigenti disposizioni circa l'uso dei nuovi piombi e delle nuove morse e di sorvegliare che le disposizioni stesse vengano osservate da tutto il personale interessato, riferendo ai rispettivi Capi Divisione il risultato delle loro ispezioni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 7V. (SERVIZIO IV).

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1912-1913.

(Vedi Ordine di Servizio N. 8V-1911).

In relazione alla convenzione stipulata il 20 aprile 1906 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-Convitto Municipale dei figli di agenti delle Ferrovie dello Stato, ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1912-913 si concederanno dei sussidî di istruzione allo scopo di facilitare la istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidî si riportano annesse al presente Ordine di Servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del Convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i proprî figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1912-1913.

Art. 1.

I sussidî d'istruzione, di cui al presente Ordine di Servizio, sono istituiti per mantenere agli studî presso il Collegio-Convitto Comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A*:

Capi Stazione — Capi Deposito di 1°, 2° e 3° grado — Capi gestione — Sotto Capi Deposito — Assistenti tecnici — Contabili

— Disegnatori — Applicati — Impiegati — Assistenti dei lavori — Aiutanti Applicati — Aiutanti Disegnatori — Capi fermata di 1° e 2° grado — Guarda magazzino — Assistenti — Macchinisti — Gerenti — Capi verificatori — Sorveglianti della linea — Verificatori — Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da Macchinista).

Per le località che fossero provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità ai residentivi di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidî d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidî d'istruzione è assolutamente facoltativa; di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studî col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè unico scopo dell'istituzione è di porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata, escluso quindi ogni intendimento di allevare dei giovani destinati a diventare impiegati ferroviarî o di dare al riguardo alcun affidamento morale alle famiglie.

Art. 3.

Il numero dei sussidî conferibili per l'anno scolastico 1912-1913 sarà determinato dal Consiglio d'Amministrazione.

Non potranno conferirsi più di due sussidî contemporaneamente ai figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale* e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente ne trasmetta, per via gerarchica, regolare domanda alla Divisione Compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasio o scola tecnica) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) estratto di nascita del giovane, in carta da bollo legalizzato dal presidente del Tribunale;

b) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

c) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

d) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medesimo:

1° si obblighi di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè le successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall'uso;

2° autorizzi l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'art. 9;

3° certifichi di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obblighi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera *c*) in carta libera dovrà essere vidimato dal Sindaco del Comune in cui risiede il ricorrente ed autenticato dal Prefetto, a sensi dell'art. 13, comma 3° del Rego-

lamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, N. 598.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d)* dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto ove ha sede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1911-912 basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d)* ed *e)* ed eventualmente dall'attestato di rivaccinazione di cui al punto *c)* se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dei prescritti documenti indicando quale di esse debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 10 settembre 1912.

Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione Compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà alla Direzione Generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire nella scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali ad esempio i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiedente deve provvedere; le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente, le prvsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc. ecc.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione Generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione Compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età:

a) non meno di 6 anni e non più di 8 per la prima classe del corso elementare;

b) non più di 12 per la prima classe del ginnasio e scuola tecnica;

con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso.

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il collegio-Convitto Comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, ole scuole elementari comunali, e il Regio Ginnasio o la scuola Tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regolamenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando la famiglia, da preavvisarsi all'uopo, vi sia consenziente.

I giovani provenienti dalle scuole Regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 40, delle quali L. 15 sono a carico dell'agente padre dell'alunno, e L. 25 stanno a carico dell'Amministrazione e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato all'agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 40 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 15 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui compeetenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'istituto *in quattro rate trimestrali anticipate*, di cui la I al 1° ottobre; la II al 1° gennaio; la III al 1° aprile e la IV al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente*.

Ne segue che tali trattenute mensili di L. 15 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno* decorribili dalle competenze di ottobre; e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione, di guisa che per ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 15 l'una.

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 40 si intende dovuto al collegio per l'intero periodo di 12 mesi decorribili dalla data dell'apertura dello anno scolastico (1° ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale, nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di L. 15, a carico dell'agente.

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico pel quale fu conferito il sussidio ,l'alunno fosse espulso dal Collegio, o venisse a morire, avvero l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o il di lui collocamento a riposo o la di lui destituzione o la di lui morte o per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 40 si intende solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata è già stata pagata, e le ritenute mensili verranno quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale che va a carico dell'agente.

Parimenti nel caso in cui la famiglia ritirasse presso di sè definitivamente l'alunno, si intenderà dovuto il pagamento nella retta mensile di L. 40 (e si faranno le cirrispondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dall'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 maggio). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente) oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a forma dei regolamenti scolastici in vigore

per le scuole secondarie classiche e tecniche governative, quanto alla istruzione elementare intesa come gratuita, restano a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n. 407.

Devono pure rimanere a carico dell'agente, le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili, ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di L. 30, da rinnovarsi quando ce ne sarà il bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente con le famiglie, giacchè l'Amministrazione ferroviaria per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio d'istruzione pari a lire 25 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Collegio le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per gli oggetti di cancelleria — per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura) dei capi di corredo (biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) — per assistenza medica speciale regime dietetico (esclusi i farmachi) prescritto in caso di malattia — per il lume, il servizio, il sapone, il lucido ed affini.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico (l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato concorrendovi con una quota fissa annua di L. 500) a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con un paglericcio, un materasso con

crine vegetale, un guanciale di bambage, nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo ,un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attaccapanni di uso personale.

Art. 14.

I capi di corredo di cui debbono esser provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso, essendoche al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio *a spese della famiglia*, di due blouses.

Per la fornitura di queste come pure per le due uniformi di cui il citato allegato *C*, le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale e da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrà essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni ammessi al Collegio di Veroli col bèneficio del sussidio d'istruzione, consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione.* — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo.* — Minestra, pietanza con contorno, frutta, pane a volontà e vino;

3° — *Cena.* — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane a volontà e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare del Collegio approvato dall'Amministrazione e non potrà verificarsi che sul vino o sulla frutta.

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita che ogni alunno, prima dell'ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia per il rilascio del certificato di cui alla lettera *d*) dell'articolo 4; rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel Collegio, sia ogni qualvolta vi ritornino dopo essere stati, anche per poco tempo, in famiglia per malattia, avvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subire una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso* o *definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa resta a totale carico della famiglia proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva del sussidio nei seguent casi:

1° — quando l'alunno per demeriti disciplinari di studio o di qualsiasi altro genere, incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° — di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore e sempre in ogni modo ove si trattasse di alunno ripetentte;

3° — quando l'agente fruente del sussidio sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso ma anche oltre l'anno stesso, qualora si conservasse l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso; subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggior incremento della disciplina e degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà come nei decorsi anni alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 14.v (Servizio VII).

Deviazioni di trasporti a sollievo della linea Genova-Spezia.

Stante la necessità di agevolare, con ogni mezzo, l'esecuzione di importanti lavori sulla linea Spezia-Genova, si dispone che, a

datare dal 1° agosto 1912, e fino a nuovo avviso, il transito su detta linea sia da considerarsi soppresso per tutti i trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. tanto a carro completo quanto in piccole partite, provenienti da Sarzana e da stazioni al sud di Sarzana e diretti a stazioni dell'Alta Italia e viceversa.

Si fa eccezione pei trasporti destinati e provenienti da stazioni della linea:

Genova-Ventimiglia ed oltre
Savona-Ferrania
Genova-Serravalle Scrivia
Sampierdarena-Visone

e dagli Scali marittimi di Genova, i quali continueranno a transitare per la via di Chiavari-Spezia.

I trasporti che non debbono più transitare sulla Spezia-Genova, seguiranno la via di Sarzana-Parma-Piacenza-Alessandria, ovvero quella di Firenze-Bologna-Parma-Piacenza pei casi in cui risulta più breve della prima.

In conseguenza di questa deviazione negli istradamenti, alcuni itinerari dei carri misti a G. V. ed a P. V. subiscono le modificazioni ed aggiunte che risultano dall'Allegato alla presente Circolare, nel quale è pure compreso il programma di servizio dei treni merci raccoglitori a G. V. 5022 e 5023 che sono deviati sulla linea Alessandria-Piacenza-Parma-Sarzana.

Rimane inteso che tutte le speciali disposizioni stabilite per ciascuno dei normali menzionati nella presente istruzione debbono estendersi ai rispettivi supplementari.

Restano invariate le funzioni e gli istradamenti dei normali di cui non si fa cenno nella istruzione predetta.

Le stazioni di S. Giuseppe, Acqui, Alessandria, Voghera, per i trasporti discendenti, e quelle di Pisa C., Pisa P. N., Viareggio, Sarzana, Spezia, pei trasporti ascendenti, dovranno accertarsi che non avvengano infrazioni alle disposizioni che riguardano l'istra-

damento sulla linea Sarzana-Parma-Piacenza-Alessandria delle merci e dei carri di cui si tratta.

Provvederanno quindi direttamente per correggere ogni eventuale errore di altre stazioni e lo segnaleranno tosto alla Sezione di Movimento da cui dipende la stazione che lo ha commesso, per le misure del caso a carico dei responsabili.

Le squadre con manovali trasbordatori che funzionano sulle linee:

Bra-Alessandria.
Torino-Alessandria.
Alessandria-Piacenza.
Mortara-Alessandria.
Milano-Novi.
Pisa-Spezia.
Firenze-Pisa.
Firenze-Pistoia.
Pistoia-Lucca.
Parma-Sarzana

porranno cura massima per completare il lavoro di riordino dei carri misti loro assegnato e dovranno rettificare gli eventuali errori di istradamento in cui fossero incorse le stazioni od altre squadre nella formazione dei carri misti che hanno in consegna.

In partenza da Alessandria, il treno 5717 diretto a Pisa, via Piacenza-Parma, deve essere composto esclusivamente di carri destinati a Sarzana ed oltre verso Pisa: i carri misti dovranno però essere in un solo gruppo e divisi da quelli completi o vuoti.

In partenza da Pisa, il treno 5726 diretto ad Alessandria, via Sarzana-Parma-Piacenza dev'essere composto esclusivamente con carri destinati ad Alessandria ed oltre.

In partenza da Pisa e da Spezia, il treno 5702 dovrà essere composto con carri destinati a Genova Brign.. ed oltre.

In partenza da Genova Brign. il treno 5709 dovrà essere composto con carri destinati a Livorno ed oltre verso Grosseto.

Tenuto conto che i treni 5702 e 5709 sono trainati con locomotive del gruppo 750 si prescrive che siano composti col numero massimo di carri consentito dalle condizioni della linea Spezia-Genova.

Perchè le disposizioni speciali contenute nella presente istruzione trovino esatta applicazione, senza dare luogo a perturbazioni, è necessario che, a mezzo dei sigg. Controllori del materiale, siano spiegate anche verbalmente al personale di stazione e delle squadre che deve tradurle in pratica. A tale scopo nei primi 20 giorni di attivazione di queste disposizioni il lavoro delle squadre e delle stazioni dovrà essere sorvegliato in modo specialissimo, non soltanto per assicurare che le disposizioni vengano osservate scrupolosamente; ma altresì per rilevare gli eventuali difetti o lacune che in pratica potessero verificarsi, e riferire in proposito a questo Servizio Centrale, che intende provvedere, se del caso, con disposizioni suppletive, non più tardi della 1ª decade del mese di settembre.

Nelle stazioni di Pisa C., Sarzana, Spezia, Genova B., Sampierdarena, Alessandria e sulle linee Lucca-Pistoia, Pisa-Spezia, Torino-Alessandria, Alessandria-Piacenza, dove è prevedibile un aumento di lavoro per effetto dell'applicazione delle disposizioni stesse, si dovrà provvedere in tempo perchè non difettino i mezzi necessari per assicurare la regolarità del servizio.

Programma di servizio pei trasporti in collettame a G. V.

Resta revocata la disposizione per la quale le merci da Milano dirette oltre Sarzana verso Roma dovevano transitare dalla via di Genova. Le dette merci verranno caricate nell'itinerario 17 ed inoltrate per la via di Parma-Sarzana. Le squadre da Sarzana a Pisa trasborderanno nell'itinerario 21 le merci destinate oltre Pisa verso Roma.

Tutte le stazioni della linea Roma-Livorno inoltreranno una sol volta al giorno col treno 5024 le merci destinate oltre Sarzana

verso Genova-Ventimiglia, Genova-Visone, Genova-Novi-Locate Triulzi, e col treno 5022 quelle dirette ad Alessandria ed oltre, alla Piacenza-Alessandria ed a Milano ed oltre. Le stazioni da Pisa a Sarzana potranno valersi per l'inoltro delle merci verso Genova fino Novi, fino Visone e fino Ventimiglia degli itinerarî 11, 12, 18 che viaggiano da Pisa a Sarzana coi treni 5022 e 5024; ma le squadre viaggianti da Pisa a Sarzana dovranno regolarizzare questi itinerarî in modo da evitare che vengano trattenuti a Sarzana. Anche queste stazioni però inoltreranno le merci per oltre Piacenza verso Alessandria ed oltre negli appositi itinerarî viaggianti una volta al giorno col treno 5022 e quelle verso Milano col 30/16 viaggiante da Pisa-Sarzana col 5024 e da Sarzana a Parma col 6068.

Le merci dell'itinerario 16 caricate da Livorno nell'itinerario 30/16/44/22 in partenza col treno 5022 dovranno essere lasciate a Piacenza che le farà proseguire col 6036. La Divisione di Milano potrà disporre, se lo crederà opportuno, che nel percorso Parma-Piacenza queste merci siano radunate in apposito carro.

La linea Firenze-Empoli-Pisa inoltrerà le merci verso Ventimiglia negli appositi itinerarî che viaggeranno: l'11 coi treni 6222/5022/5702/1602 come da prospetto; l'11/18 coi treni 6234/5024/5678. Da questo carro che prenderà il numero 11/18 e che sostituirà l'11/18/20/22, dovranno essere escluse le merci per Alessandria ed oltre verso Torino, che da Carmignano a Pisa verranno inoltrate una volta al giorno in un carro ordinario itinerario 30/40/22 che verrà messo in partenza da Firenze col 6222 per proseguire da Pisa col 5022, Signa, S. Donnino e Firenze, come da prescrizioni inoltreranno le loro merci destinate verso Piacenza, Alessandria ed oltre, per la via di Bologna.

L'itinerario 52/12 di Siena viaggerà coi treni 4742-6234-5024.

L'itinerario 100 di Pisa formato con carro ordinario viaggerà soltanto col 5024.

L'itinerario 12 di Pistoia viaggerà coi treni 6212 e 5024 (transito Pisa P Nuova).

L'itinerario 11 di Alessandria partirà soltanto col 5021. Novi C. metterà in partenza col 5627 un itinerario 11 che proseguirà da Sampierdarena col 5678.

Gli itinerarî 24 e 20 di Ventimiglia 35, 160 e 20 di Genova destinati a proseguire da Novi al 5632 viaggeranno sulla tratta Geno-

va-Novi col treno che verrà prescritto dalla Divisione di Genova. La stessa Divisione indicherà i treni d'inoltro fra Genova ed Alessandria degli itinerarî 18-46 di Genova e 63 di Torino in luogo del 5022 e 5023. L'itinerario 22 di Savona col treno 5685 proseguirà da Sampierdarena col 5024. L'itinerario 25 di Torino viaggerà col treno 5023 fino a Piacenza da dove proseguirà col 6011 per la via di Firenze. Le squadre viaggianti da Piacenza a Firenze procureranno di riunire le merci di questo carro con quelle dell'itinerario 25 di Milano P. Vitt.

L'itinerario 26 di Genova formato con carro F. I. partirà una volta al giorno col treno 5550 per proseguire col 5024. L'itinerario 63 di Milano P. T. viaggerà col 5327 fino a Mortara, da dove proseguirà col 5311 e da Alessandria col 5021.

La stazione di Firenze C. formerà giornalmente colle merci a G. V. non paganti acceleramento locali ed in transito destinate a Torino ed oltre un apposito itinerario Nor. 1 che inoltrerà col treno accelerato 1586 fino a Piacenza, da dove proseguirà fino a Torino coi treni viaggiatori coincidenti. Nella formazione di questo carro, che non dovrà essere aperto fino a Torino, la stazione di Firenze raggrupperà le merci per destinazione. Di queste merci compilerà apposita distinta, specificando per ogni spedizione la quantità dei colli, la qualità della merce e la destinazione, allegando questa distinta al mod. G. 140 praticandovi annotazione.

Itinerarî G. V. sospesi: 30/16 di Pisa col 5022; 12/11/18/22 di Livorno e di Pisa col 5022; 9 di Grosseto col 5022; 14 di Torino e di Alessandria col 5023; 81 di Torino e 29 di Torino col 5023; 29/17 di Ventimiglia coi treni 5685-5023; 29/19 di Genova col 5023-6223; 21/5/23 di Genova P. P. col 5023; 11/12/8 di Roma Term. col 5022.

PROGRAMMA DI SERVIZIO PEI TRASPORTI IN COLLETTAME A P. V.

Linea Modane-Torino. — Il normale 203 di Modane che raccoglie le merci dirette alle stazioni « da oltre Spezia fino a Pisa e diramazioni, esclusa quella di Vezzano », seguirà la via di Alessandria-Piacenza-Parma-Sarzana.

Linea Torino-Alessandria. — Il normale 77, in partenza da Torino P. N. viene così modificato: «da oltre Genova fino Spezia».

I seguenti normali di Torino P. N.:

561 — per le merci « da oltre Spezia fino Pisa e diramazioni, esclusa quella di Vezzano e di Pisa verso Firenze e verso Roma »;

375 — per le merci « da oltre Pisa fino Roma e diramazioni, esclusa Roma-Trastevere ed esclusa la linea oltre Ciampino verso Napoli »;

33 — per le merci « di Roma Trastevere (loco) »;

707 — per le merci «da oltre Ciampino fino Napoli e diramazioni»;

643 — per le merci « da oltre Pisa verso Firenze e diramazioni »;

955 — per le merci « della Sicilia »

seguiranno la via di Alessandria, Piacenza, Parma, Sarzana.

Per meglio utilizzare questi normali, Torino P. N. resta autorizzata a trattenere le merci di due giorni.

Ad ogni modo non dovrà mai metterli in partenza vuoti.

Il normale 591 di Torino Dora, che serve per le merci « da oltre Pisa fino Roma e diramazioni » seguirà pure la via di Alessandria, Piacenza, Parma, Sarzana.

Il normale 257 di Torino Dora, che serve per le merci « da oltre Genova fino Pisa e diramazioni, esclusa quella di Pisa verso Roma » dovrà essere riordinato dalle squadre che funzionano sulla linea Torino-Alessandria trasbordandone le merci rispettivamente negli itinerari 77 e 561.

Il normale 203 di Alessandria verrà istradato sulla linea di Piacenza-Parma-Sarzana.

Per meglio utilizzarlo, Alessandria potrà trattenere due giorni le proprie merci e quelle di transito.

Linea Torre Pellice-Moretta-Bra-Alessandria. — Il normale 61 di Torre Pellice, che serve per la raccolta delle merci dirette alle stazioni « da oltre Genova fino Pisa e diramazioni » resta sospeso.

In sua vece, Torre Pellice metterà in partenza il normale 77 per le merci « da oltre Genova fino Spezia e della linea oltre Vezzano verso Parma ».

Per l'inoltro delle merci dirette « oltre Spezia verso Pisa » che debbono seguire la via di Alessandria-Piacenza-Parma-Sarza-

na, le stazioni da Torre Pellice a Cantalupo, si varranno dei normali 141 e 64.

Resta però inteso, che al trasbordo di tali merci — dal 141 nel 64 — provvederanno le squadre che funzionano sulla linea Bra-Alessandria.

Per l'inoltro delle merci « da oltre Spezia verso Pisa » le stazioni da Mombaruzzo a Borzoli, si varranno del 157 di Asti, appoggiandole così a Sampierdarena, e caricheranno le merci dirette « oltre Genova fino Spezia » nel normale 77 di Torre Pellice.

Linea Novara-Alessandria. — Il normale 257 di Novara che serve per raccogliere le merci « per oltre Genova fino Pisa e diramazioni, esclusa quella di Pisa verso Roma » resta sospeso.

In sua vece, Novara, metterà in partenza il normale 77 per le merci « da oltre Genova fino Spezia e linea oltre Vezzano verso Parma » ed il normale 203 per le merci dirette « da oltre Spezia fino Pisa e diramazioni, esclusa quella di Vezzano ».

Il normale 203, come il 591 (pure di Novara) dovranno seguire la via di Alessandria-Piacenza-Parma-Sarzana.

Il normale 77 seguirà la via di Alessandria-Novi-Genova.

Linea Milano-Novi. — Il normale 203 di Pavia, giunto a Voghera, verrà istradato sulla linea Piacenza-Parma-Sarzana.

Linea Alessandria-S. P. Arena. — Le squadre che funzionano fra Alessandria e S. P. Arena provvederanno alla formazione di un supplementare al normale 203 per la raccolta delle merci dirette « oltre Spezia verso Pisa » in partenza dalle stazioni da Frugarolo a Rivarolo.

Le stazioni di Rivarolo e di Bolzaneto restano autorizzate a formare giornalmente un supplementare 61 per le merci « da oltre Genova fino Pisa e diramazioni », da appoggiarsi — per il riordino — allo scalo di S. P. Arena.

Stazioni di Sampierdarena-Genova B.-Genova P. C.-Genova P. e S. Limbania. — La stazione di Sampierdarena sospenderà la formazione dei normali:

546 — « da oltre Lucca fino Castelnuovo Garfagnana »;

415 — « da oltre Lucca fino Bologna e diramazioni, esclusa quella di Pistoia »;

417 — « da oltre Pistoia fino Firenze e diramazioni » e metterà invece, in partenza, il normale 493 per le merci dirette « oltre Viareggio verso Pistoia e diramazioni ».

Il riordino di questo normale 493 sarà eseguito dalle squadre della linea Lucca-Pistoia.

La stazione di Sampierdarena, colle merci proprie e con quelle in transito che riceve — particolarmente — da Rivarolo e da Bolzaneto e dalle altre stazioni della linea fino Frugarolo, fino Visone e dalla linea di Savona, procurerà di formare dei supplementari 401-403-405 e 27, formando colle merci dei primi tre, carri misti per una sola destinazione ovvero per gruppi di due o più stazioni, a seconda dell'importanza delle correnti dei trasporti.

A tal uopo resta autorizzata a trattenere le merci anche di tre giorni, per formare ad esempio: supplementari al 403 con sola merce per Chiavari, ovvero per Lavagna e Sestri L.; supplementari al 405 con merci dirette a Levanto ed alle cinque terre; supplementari al 401 per merci dirette a Nervi ed a Quinto, ecc. ecc.

Ciò al fine pure di ridurre al minimo possibile il numero dei carri da destinarsi sulla Genova-Spezia e di semplificare il lavoro di carico, di scarico e di trasbordo nelle stazioni intermedie.

Questo criterio dovrà essere seguito anche dagli scali di Genova P. C. e di Genova B., al quale ultimo dovranno essere appoggiate — per il riordino — le merci dirette « oltre Genova verso Pisa » provenienti dagli scali di S. Limbania e di Genova Principe.

I normali di Genova B. 423 « da oltre Vezzano fino Parma e diramazioni, esclusa quella di Parma »; e 41 « di Bologna (loco) », sono sospesi.

In loro vece, la stazione di Genova B. dovrà formare il normale 532 « da oltre Sarzana fino Parma e diramazioni ».

Per le merci dirette « oltre Parma verso Bologna » dovranno seguire la via Novi-Piacenza-Parma, la stazione di Genova B., dovrà servirsi — in via eccezionale — del normale 236 « da oltre Voghera fino Parma e diramazioni, escluse quelle di Piacenza e di Parma verso Bologna ».

Tali merci dovranno però essere trasbordate negli itinerari più diretti a cura delle squadre che funzionano sulla linea Alessandria-Piacenza.

La stazione di Genova B. potrà ricorrere alla formazione del normale 421 nei soli casi in cui eccedono alla formazione dei supplementari 401-403-405, sezionati nel modo sopraindicato, piccole partite di merci dirette a stazioni comprese in questi tre itinerari.

Resta vietata la formazione di supplementari ai normali 257 e 61.

ITINERARI ASCENDENTI.

Linea Roma-Pisa. — Il normale 690 di Roma sarà trattenuto a Pisa C. per il riordino.

Livorno M. formerà supplementari al normale 504 sezionandolo possibilmente nel modo stabilito per Pisa C. ed a tal uopo resta autorizzata a trattenere la merce anche di due giorni.

Nel normale 530, che destinerà per il riordino a Pisa C., caricherà le sole merci dirette « oltre Genova B., comprese quelle oltre Novi verso Alessandria ed oltre Ovada verso Acqui ».

Linea Firenze-Empoli-Pisa. — Il normale 530 di Firenze PP. e quello di Pisa PF. saranno trattenuti a Pisa C. per il riordino.

Linea Firenze-Pistoia-Lucca. — Il normale 530 di Firenze CM. e di Pistoia restano sospesi.

Il normale 560 di Firenze CM. viene così modificato: « da oltre Lucca fino Sampierdarena e diramazioni » e dovrà essere riordinato dalle squadre della linea Pisa-Spezia in modo che le merci in esso contenute siano regolarmente distribuite negli itinerari più diretti prima di arrivare a Spezia.

La stazione di Firenze CM. e quelle successive fino a Pistoia devieranno sulla linea di Bologna le merci dirette « oltre Parma verso Piacenza ed oltre ».

Linea Pisa-Spezia. — La stazione di Pisa C. metterà in partenza i seguenti normali:

1°) 23/25 accoppiati, per le merci dirette « a S. Limbania ed a Genova P. e per località in servizio cumulativo ferroviario marittimo »;

2°) 504 per le merci « da Levanto fino Genova B. (loco);

3°) 508 per le merci« da oltre S. P. Arena fino Savona e diramazioni », da riordinarsi dalle squadre della linea Sampierdarena-Savona;

4°) 506 così modificato: « di Sampierdarena (loco), di Mignanego e da oltre Sampierdarena fino Acqui », da riordinarsi dalle squadre della linea Spezia-Genova.

5°) 512 così modificato: « da oltre Sampierdarena verso Alessandria », da riordinarsi dalle squadre della linea Sampierdarena-Novi;

6°) 320 così modificato: « da oltre Piacenza fino Alessandria e diramazioni verso Acqui, verso Nizza e verso Casale », (via Sarzana-Parma-Piacenza);

7°) 312/514/516 accoppiati « da oltre Alessandria verso Torino », (via Sarzana-Parma-Piacenza), il quale dovrà essere riordinato dalle squadre fra Alessandria-Torino;

8°) 518 così modificato: « da oltre Valenza verso Mortara-Milano e Mortara-Novara » (via Sarzana-Parma-Piacenza) il quale dovrà essere riordinato dalle squadre fra Alessandria e Mortara.

Pisa C. sospenderà la formazione del normale 5 per merci dirette a Milano P. G. le quali dovranno essere caricate nel normale 524.

Il normale 647 di Castelnuovo Garfagnana, che serve per le merci « da oltre Viareggio fino Sampierdarena » ed il normale 637 di Carrara, che serve per le merci « da oltre Avenza fino Sampierdarena e diramazioni, esclusa quella di Sarzana » dovranno essere completamente riordinati dalle squadre della Pisa-Spezia.

Resta vietata la formazione di supplementari a questi due normali a tutte le stazioni, eccettuate quella di Carrara e quelle della linea di Castelnuovo Garfagnana-Lucca (questa esclusa).

Resta sospeso il normale 5 in partenza da Spezia.

Linea Parma-Spezia. — Parma sospenderà la formazione dei normali 25 e 24.

In loro vece, metterà in circolazione il 530, che dovrà essere trattenuto a Spezia per il riordino.

Le stazioni di Pisa C., di Livorno M. e di Spezia e le squadre che funzionano sulla Pisa-Spezia, procureranno di sezionare il 504 in modo da formare due distinti carri: uno con merci « da Levanto fino Chiavari » e l'altro con merci « da oltre Chiavari fino Genova B. »

Il normale 528 di Pisa PF., dovrà essere riordinato a cura delle squadre della linea Pisa-Spezia, in modo da raggruppare le merci nel minor numero di carri possibile.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 16 ai conduttori, guarda magazzino, capi squadra alle merci, guarda merci, ed assistenti alle merci.

Circolare N. 15^V^ (SERVIZI VII e X).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 Agosto 1912, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, de depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. G-318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano nell'apposito spazio, il motivo

per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da mod. G-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con mod. G-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima Officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle Officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle Officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione Circolazione Veicoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE

AI^{CR}	18926 a 18928; 18935 a 18937; 18942 a 18944.
BIZ^{CR}	29314; 29332 a 29334; 29339; 29343; 29354.
ABI_{z}^{CR}	59471; 59475; 59479.
CI_{z}^{CR}	41920.

BAGAGLIAI

DUI^{CR}	96528; 96536; 96539.

CARRI

F	168471; 168484; 168491; 170182.
L	474725; 474727; 474734.
P	653023 a 653025; 653040 a 653042; 653810 a 653812; 653823; 654979; 654984 a 654986; 654994; 654999; 655106 a 655108; 655314; 655348 a 655350.
Poz	692411; 692420; 692469; 692470 a 692472; 692605; 692620 a 692622.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato **A** *all'ordine di Servizio N. 7v-1912.*

ELENCO

delle località i cui Agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.

Linea Pisa-Roma.

Colle Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Rosignano — Vada — Cecina — Bibbona — Castagneto — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Follonica — Gavorrano — Vignale Ritorto — Giuncarico — Montepescali — Alberese — Talamone — Albegna — Chiarone — Montalto — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera — Bolgheri — Scarlino — Ripescia — Roselle — S. Agostino Corneto.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Campiglia-Piombino.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

Linea Cecina-Volterra.

Riparbella — Ponte Ginori — Casino di Terra — Volterra.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Montepulciano — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Sticciano.

Linea Attigliano-Viterbo.

Spicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Orte-Terni.

Nera Montoro — Narni.

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — Bassano Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — Allerona — Ficulle — Città della Pieve.

Linea Roma-Napoli.

Montecompatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Pagliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino — Ceccano — Pofi Castro — Ceprano — Isoletta — Roccasecca — Aquino Pontecorvo — Rocca d'Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo — Pignataro — Cassino.

Linea Roma Termini-Terracina.

Cecchina — Giulianello — Frasso — Cori — Cisterna — Norma — Ninfa — Sermoneta — Sezze — Piperno — Sonnino — Terracina.

Linea Roccasecca-Avezzano.

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — Capistrello — Civita d'Antino — Civitella Roveto — S. Vincenzo.

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellole Fasani — Castelforte — Minturno — Formia.

Linea Velletri-Segni Paliano.

Ontanese — Artena-Valmontone.

Linea Caianello-Isernia.

Presenzano — Sesto Campano — Capriati al Volturno — Roccavindola Monteroduni — S. Agapito Longano — Venafro.

Linea Cancello-Benevento.

Montoro — Solofra — Serino.

Linea-Rocchetta S. Antonio-Avellino.

Rocchetta S. Venere — Pisciolo — Monteverde — Aquiloia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. — Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella — Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano — S. Mango — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salsa Irpina.

Linea Napoli-Brindisi.

Persano — Contursi — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bellamuro — Baragiano — Picerno — Tito — Vaglio — Brindisi di Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla — Oria — Latiano — Mesagne — Montecorvino.

Linea Salerno-Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronissi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capaccio — Pesto — Ogliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino Omignano — Castelnuovo Vallo — Casalvelino — Ascea — Pisciotta — S. Mauro — Centola — Celle di Bulgheria — Torre Orsaia — Policastro — Capitello — Vibonati — Sapri — Acquafredda — Maratea — Praia — Casaletto — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante — Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro — Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte — Amantea — Serra — Nocera T. — Falerna — S. Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricadi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. — Palmi — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linea S. Eufemia-Corace.

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settingiano — Corace.

Linea Sicignano-Lagonegro.

Sicignano — Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano Casalbuono — Lagonegro.

Linea Metaponto-Reggio.

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Corigliano — Rossano — Mirto Crosia — S. Giacomo — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Isola Capo Rizzuto — Cutro — S. Leonardo di Cutro — Rocca Bernarda — Botricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea — Badolato — S. Caterina Jonica — Guardavalle — Monosterace — Riace — Caulonia — Ruccella — Gioiosa Jonica — Siderno — Gerace — S. Ilario — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Condofuri — Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Sibari — Cassano al Ionio — Spezzano Castrovillari — Tarsia — S Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Rende S. Fili — Pedace — Pietrafitta.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.

S. Arcangelo di Romagna — Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — Sambenedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellammare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Tollo Canosa Sannita — Ortona a Mare — S. Vito Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casalbordino — Lebba — S. Salvo — Montenero Petacciato — Termoli — Campomarino — Chieuti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Motta di Foggia — Arpi — Incoronata — Ortanova — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito Bitonto — Noicattaro — Mola di Bari — Cisternino — Carovigno — S. Vito d'Otranto — Tuturano — S. Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatone Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo.

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto — Canzano.

Linea Castellammare-Sulmona.

Manopello — Alanno — Tocco Castiglione — Bussi — Popoli — Pentima — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni.

Raiano — Beffi Molina — Acciano — Fontecchio — Fagnano Campana — S. Demetrio dei Vestini — Paganica — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco B. V. — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zollino-Otranto.

Corigliano — Bagnolo Otranto.

Linea Foggia-Potenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castellagopesole — Pietragalla — Avigliano.

Linea Rocchetta-Spinazzola.

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio — Spinazzola.

Linea Sulmona-Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano — Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Polo Maltese — Boiano — San Massimo — Cantalupo — S. Angelo di Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle.

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — Santeramo.

Linea Foggia-Manfredonia.

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bitetto — Grumo — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne-Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Lecce-Francavilla.

Novoli — Carmiano — Montironi — Copertino — Nardò Città — Campi Salentina — Salice — Guagnano — S. Pancrazio — Erchio Torre S. Susanna — Avertana — Sava Manduria.

Linea Napoli-Benevento-Foggia.

Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo-Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savignano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Giardinetto — Cervaro.

Linea Benevento-Campobasso-Termoli.

Pietralcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — San Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi Portacannone.

Linea Canicattì-Licata.

Lelia — Campobello — Favorotta S. Oliva.

Linea Noto-Siracusa-Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri.

Linea Valsavoia-Caltagirone.

Leone Fildidonna — Mineo Vizzini — Grammichele.

Linea Cerda-Messina.

Bonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — San Stefano di Camastra — Tusa — Caronia — S. Gratello Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d'Alunzio — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio — Oliveri — Falcone — Furnari — Castroreale — Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia — Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

Linea Palermo-P. Empedocle.

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapalumba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera — Camprofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani — S. Caterina.

Linea S. Caterina Xirbi-P. Empedocle.

Castrofilippo — Racalmuto — Grotte — Comitini.

Linea Palermo-Marsala-Trapani.

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragattisi — Marusa — Paceco.

Linea S. Caterina Xirbi-Catania.

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Lenforte — Assoro — Radduso — Saraceni — Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S. Martino Pianà — Bicocca.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 7v-1912.*

Io sottoscritto (1) residente a riferendomi alla mia istanza del diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa ed a termini dell'art. 4 dell'Ordine di Servizio N. 7v-1912 la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione: nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso;

2° di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di L. 15, pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre;

3° di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto ai rapporti e agli impegni che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

(Il postulante)

---

(1) Qualifica, nome e cognome.
(2) Nome.

Allegato **C** *all'Ordine di Servizio N. 7v-1912.*

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittendi al Collegio-Convitto di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione.

N. 4 Lenzuola
» 2 Sovracoperte bianche
» 3 Foderette
» 7 Camicie bianche di cui 5 per il giorno e 2 per la notte.
» 5 Paia mutande
» 2 Camicie di flanella o maglie
» 8 Paia calze
» 6 Fazzoletti bianchi
» 6 Fazzoletti colorati
» 6 Solini
» 3 Asciugamani
» 3 Tovaglioli
» 3 Paia scarpe
» 2 Uniformi
» 1 Cappotto
» 1 Posata di pakfond.
» 1 Ombrello
» - Pettini e spazzole per esclusivo uso personale
» - Coperte secondo stagione.

Circolare N. 100R. (Servizio VIII).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedirne l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
37557	Personale	Aggazzotti Camillo	Ten. Cavall.	Ministero della Guerra
10184	Famiglia	Bocchi Emilio	Professore	R. Scuola Tecnica Acqui
9091	Personale	Brunetti Giacomo	Commissario	Ministero delle Finanze
34636	»	Calì Giuseppe	Ten. Fant.	» della Guerra
21138	»	Crescenzi Emmanuele	Verificatore	Direzione Comp. Napoli
18986	»	D'Andrea Anselmo	Ufficiale	Direz. Poste Teleg. Vicenza
20013	»	De Innocentis Giuseppe	»	R. Pretura di Sondrio
6795	Famiglia	Del Corno Giovanni	»	Poste e Telegrafi Milano
802	Personale	De Mari Vincenzo	Capo furiere	Ministero della Marina

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
6719	Personale	Donatelli Decio	Applicato	Ministero della Guerra
10520	»	Fabbri Ercole	Agente	Intendenza di Finanza
10203	»	Forte Alberto	Applicato	Ministero dell'interno
7536	»	Grippa Genaro	Maresc. fant.	» della Guerra
19028	»	Gradari Gilberto	Agente	» delle Finanze
11127	Famiglia	» »	»	» » »
31812	Personale	Guetta Elio	Sottoten. fan.	» della Guerra
20210	»	Lupo Vincenzo	Agente. Imp.	» delle Finanze
11863	Famiglia	» »	»	» » »
3501	»	Maggiolini Scarampi Alessandro	Colonn. fant.	» della Guerra
33915	Personale	Malan Stefano	Capit. fant.	» » »
3926	Famiglia	» »	»	» » »
160	»	Missir Cav. Oscarre	Interprete	» Affari Esteri
13354	Personale	Pratese Pietro	Applicato	» delle Finanze
6914	Famiglia	» »	»	» » »
24059	Personale	Rivoire G. Battista	Ten. Cavall.	» della Gurera
216	»	Sartori Cav. Francesco	R. Console	» Affari Esteri
14931	»	Vanni Pilade	Ufficiale	Direz. Poste e Teleg. Pisa

Circolare N. 101[R] (Servizio VIII).

Esposizione nazionale di belle arti in Milano.

Per la circostanza della esposizione sovraindicata devono essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme relative, nei periodi di tempo seguenti:

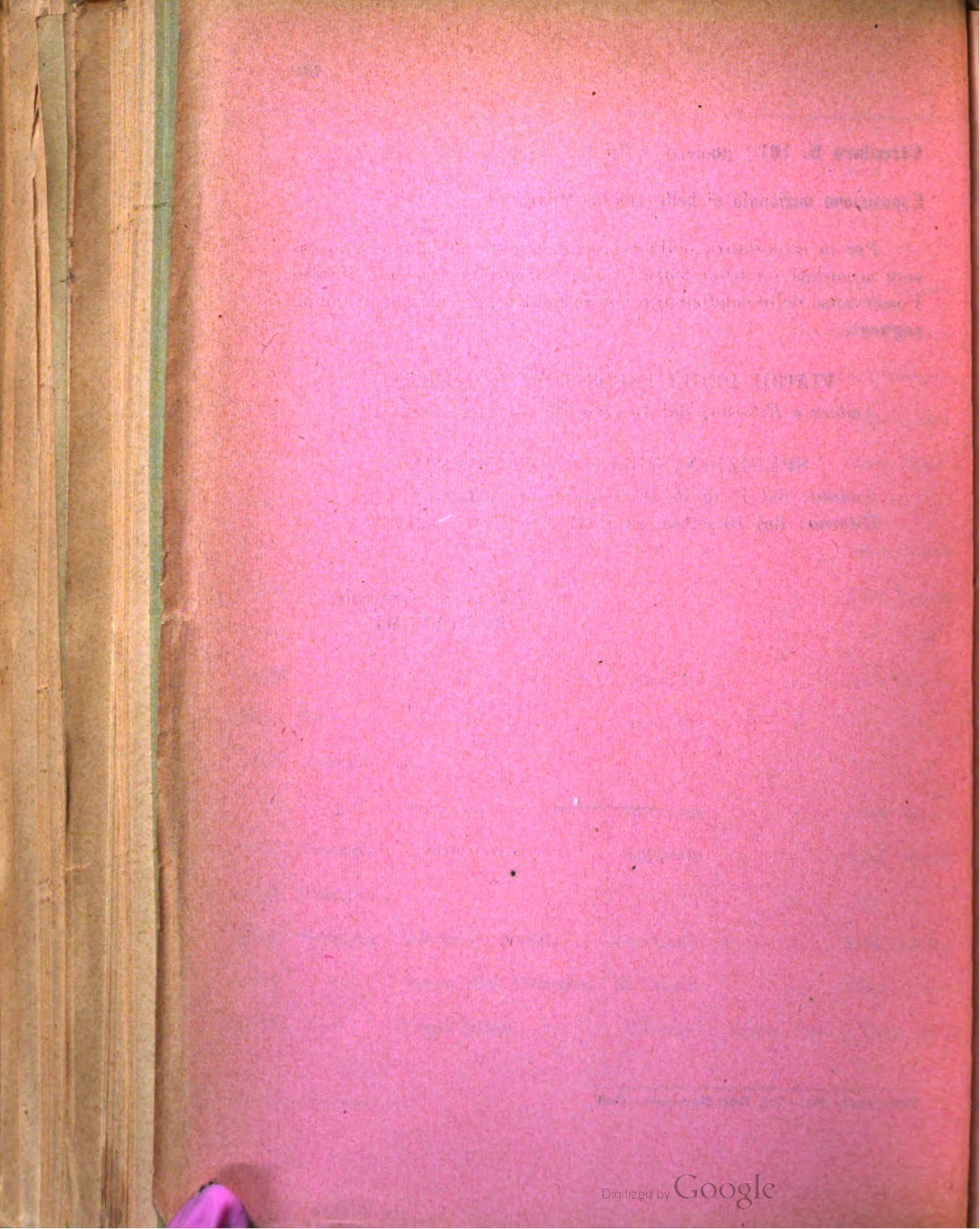
VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI

Andata e Ritorno: dal 15 agosto al 31 dicembre 1912.

SPEDIZIONI DELLE OPERE D'ARTE

Andata: dal 1° agosto al 10 settembre 1912.
Ritorno: **dal 10 settembre al 31 dicembre 1912.**

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, luglio 1912 — Tip. Editr. Nazionale - C-80.

SENTENZE

Tutti i lavori ferroviari approvati dal Comitato d'Amministrazione, quando era in vigore la legge 23 dicembre 1906 N. 638, debbono ritenersi urgenti e indifferibili ai fini dell'applicabilità del procedimento d'occupazione temporanea, previsto dall'art. 71 della legge 25 giugno 1865 N. 2359, abbenchè l'occupazione stessa siasi effettuata sotto l'impero della legge 7 luglio 1907 N. 429. Per procedere alla trasformazione dell'occupazione da temporanea in permanente non occorre un provvedimento Ministeriale dichiarativo della pubblica utilità *dell'opera, essendo tale carattere oltrechè insito nella qualità di* urgente e indifferibile, *attribuita al lavoro, nella specie per legge, connaturato a tutte le costruzioni ferroviarie in virtù della legge 20 marzo 1865, alleg. E, sui Lavori Pubblici. Non vi è contraddizione nel fatto che ai lavori suddetti siasi applicata, ai fini del procedimento della occupazione temporanea, la legge 23 dicembre 1906 ed a quelli della determinazione della indennità la legge 7 luglio 1907, perchè mentre il presupposto primo della occupazione sorse in precedenza alla legge 7 luglio 1907, l'occupazione fu decretata dopo la entrata in vigore di quest'ultima. Un'opera specialissima di pubblica utilità ed in virtù di legge può ben prevalere e modificare in qualche parte un piano regolatore sia pure da altra legge approvato.*

CONSIGLIO DI STATO, IV Sezione, 24 maggio 1912 — F.lli Bozano c. Ferrovie Stato e Prefetto di Genova.

FATTO.

Con deliberazione 4 marzo 1907, il Comitato d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato approvava il progetto 9 febbraio dello stesso anno per l'impianto di un nuovo scalo merci P. V. e del deposito locomotive a Genova P. Brignole (Terralba), stanziando in conto patrimoniale la somma necessaria per l'espropriazione dei terreni occorrenti.

In seguito a ciò, il Prefetto di Genova, con due distinti decreti 15 novembre e 21 dicembre 1907, autorizzava, ai sensi dell'art. 8 della legge 23 dicembre 1906, N. 638, e degli articoli 71 e 72 della legge 25 giugno 1865, N. 2359, a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato l'occupazione temporanea per anni due di due diversi immobili di proprietà dei signori Bozano ing. Cristoforo, Dr. Lorenzo e Avv. Paolo fu Domenico.

La detta Amministrazione, volendo trasformare in permanente l'occupazione temporanea, provvide all'adempimento delle pratiche prescritte, per effetto delle quali, con avviso 24 luglio 1908, pubblicato nel foglio degli annunzi legali 25 stesso mese della Prefettura di Genova, il Sindaco di quella città rendeva noto che presso l'Ufficio comunale trovavansi depositati il piano parcellare dei terreni e l'elenco delle rispeeeive ditte proprietarie da espropriarsi nel Comune per l'impianto del nuovo scalo merci P. V. e del deposito locomotive di cui sopra.

La Ditta fratelli Bozano reclamò al Prefetto di Genova contro l'iniziata procedura, ed il Prefetto, con ordinanza 2 gennaio 1909, pronunziando su questa e su altre opposizioni da parte di proprietari espropriandi, tutte le respinse ed ordinò l'esecuzione del predisposto piano.

I fratelli Bozano hanno presentato a questo Collegio i quattro ricorsi seguenti:

1.° contro il decreto suaccennato del Prefetto di Genova, in data 15 novembre 1907;

2.° contro l'altro decreto prefettizio 21 dicembre 1907;

3.° contro l'avviso 24 luglio 1908 del Sindaco di Genova;

4.° contro l'ordinanza prefettizia 2 gennaio 1909.

I detti ricorsi sono firmati dai ricorrenti, ed inoltre, i due primi, dagli avv. Vittorio Canepa e l'on. Vittorio Rolandi Ricci, loro rappresentanti e difensori; gli altri due dall'avv. Canepa, anche a nome dell'on. Rolandi Ricci.

Gli stessi ricorsi vennero notificati, i due primi, il 2 febbraio 1908 al Prefetto di Genova ed alla Direzione Generale delle ferrovie dello Stato, ed il terzo, il 23 settembre 1908 al Prefetto e al Sindaco di Genova, non che alla detta Direzione Generale; ed il quarto, il 7 aprile 1909 a questa medesima Direzione generale, a quella compartimentale delle Ferrovie dello Stato in Genova, come pure al Prefetto anzidetto.

Nel termine di legge i ricorsi in parola furono depositati nella Segreteria di questo Collegio, insieme a varî documenti descritti per ciascun ricorso in apposito elenco. Col terzo ricorso fu, fra gli altri atti, depositato un atto 13 ottobre 1908 col quale i fratelli Bozano, a mezzo d'ufficiale giudiziario, notificarono al Sindaco di Genova che essi intendevano di recedere, nei rapporti di lui, da tale ricorso.

Col primo e col secondo ricorso l'impugnativa è fatta:

1.° per violazione dell'art. 5 delle disposizioni preliminari al Codice Civile e dell'art. 87 della legge 7 luglio 1907, N. 429; per difetto di competenza ed eccesso di potere, con violazione dell'art. 76 della stessa legge; per falsa applicazione dell'art. 71 della legge 25 giugno 1865, N. 2359, N. 5188;

2.° per violazione dell'art. 76 della legge 7 luglio 1907, come pure in ipotesi dell'art. 8 della legge 23 dicembre 1906, N. 638, non che degli art. 71 e 73 della legge 25 giugno 1865, modificata con quella 18 dicembre 1879.

Col terzo ricorso sono proposti i seguenti motivi:

1.° Violazione dell'art. 438 del Codice Civile, degli articoli 1, 2 e seguenti, 9, 10, 11 e 12 e seguenti della legge 25 giugno 1865, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, non che dell'art. 76 della legge 7 luglio 1907; violazione e falsa applicazione degli articoli 71 e 73 della detta legge 25 giugno 1865;

2.° Violazione degli articoli 16 e 17 della legge 25 giugno 1865, modificata dalla legge 18 dicembre 1879;

3.° Violazione dell'art. 77 della legge 7 luglio 1907, N. 429.

I motivi infine dedotti col quarto ricorso sono i seguenti altri:

1.° difetto di motivi con violazione dell'art. 19 della legge 25 giugno 1865, modificata dalla legge 18 dicembre 1879;

2.° Violazione dell'art. 438 del Codice Civile, degli articoli 1, 2 e seguenti, 9, 10, 11, 12 e seguenti della legge 25 giugno 1865, modificata come sopra, non che dell'art. 76 della legge 7 luglio 1907; violazione degli articoli 71 e 73 della ridetta legge 25 giugno 1865;

3.° Nuova violazione delle disposizioni di legge indicate nei due precedenti mezzi; violazione delle disposizioni del Capo VI°, Titolo 2°, della legge 25 giugno 1865, modificata da quella 18 dicembre 1879;

4.° Difetto di motivi e contraddizione con violazione dell'art. 19 della legge 25 giugno 1865; violazione delle norme di competenza con eccesso di potere, non che dell'art. 77 della legge 7 luglio 1907.

Resiste a tutti i ricorsi l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in persona del suo Direttore Generale ingegnere commendatore Riccardo Bianchi, rappresentata e difesa dal Servizio legale delle Ferrovie stesse.

Con unica memoria cumulativa per quattro ricorsi, l'avvocato Giuseppe Matteucci, addetto al Servizio legale dell'Amministrazione resistente, eccepisce la decadenza dei due primi ricorsi per perenzione. A parte ciò, tanto pei due primi ricorsi quanto per gli altri due, esamina il merito e combatte i varî mezzi d'annullamento, appoggiandosi alla decisione 22 marzo scorso emessa da questo Collegio col ricorso Carrega Bombrini; ricorso che la stessa difesa sostiene essere puntualmente analogo alla causa attuale, perchè diretto ad investire lo stesso procedimento espropriativo, per gl'identici pretesi vizi di forma e di sostanza denunziati dai fratelli Bozano.

La difesa dell'Amministrazione resistente conclude col domandare che siano dichiarati perenti i due primi ricorsi, o quanto meno respinti nel merito, e che pure respinti vengano gli altri ricorsi, con la condanna dei ricorrenti alle spese e compenso in favore della stessa resistente.

Il Prefetto di Genova non si è costituito in giudizio.

DIRITTO.

Considerato che per ragione di connessione, conviene riunire i quattro ricorsi di cui si tratta.

Considerato, in ordine ai due primi ricorsi, che essi furono notificati il 2 febbraio 1909 e depositati nella Segreteria di questo Collegio il 2 marzo successivo. La difesa dell'Amministrazione delle Ferrovie si costituì in giudizio il 12 dicembre 1908. Da quest'ultimo giorno in poi non fu dalle parti compiuto alcun atto di procedura; e quindi, giusta l'eccezione pregiudiziale sollevata dall'Amministrazione resistente, sono da dichiararsi perenti i ricorsi medesimi ai termini dell'art. 32 della legge 17 agosto 1907, N. 638.

Considerato che il terzo ed il quarto ricorso non si presentano fondati in merito per le stesse ragioni che vennero addotte da questa Sezione nella decisione 22 marzo 1912 sul ricorso della Marchesa Giovanna Carrega Mombrini, la quale fu, insieme ai Fratelli Bozano, un'altra delle ditte proprietarie espropriate la cui opposizione venne rigettata dal Prefetto di Genova con l'ordinanza 2 gennaio 1909 di cui sopra è fatta parola.

Ed invero, la deliberazione di approvazione del progetto di cui si tratta, emessa il 4 marzo 1907 dal Comitato d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, siccome anteriore alla legge 7 luglio 1907, N. 429, deve essere giudicata in relazione all'art. 8 di quella 23 dicembre 1906, N. 638. E per codesto articolo i lavori sulla rete delle ferrovie esercitate dallo Stato per nuovi impianti e per l'ampliamento degli impianti esistenti e quelli richiesti per la manutenzione straordinaria delle ferrovie stesse e

loro dipendenze erano dichiarati urgenti ed indifferibili agli effetti dell'art. 71 della legge 25 giugno 1865, N. 2359. Onde, nella specie, la dichiarazione d'urgenza e d'indifferibilità rimase implicitamente affermata sin dal 4 marzo 1907 con l'approvazione del progetto dei lavori in discorso, i quali, riguardando ferrovie, erano per sè stessi opere di pubblica utilità pel disposto dell'art. 225 della legge 20 marzo 1865, allegato F, nè potrebbe concepirsi tale dichiarazione se non sul presupposto d'una pubblica utilità, che è pertanto insito nel rammentato articolo 3 della legge 23 dicembre 1906.

Vero è che quest'ultima disposizione riguarda solo le occupazioni temporanee; ma la conversione di esse in definitive corrisponde alla ragione specifica della legge ed è autorizzata espressamente dall'art. 73 della legge 25 giugno 1865, con richiamo alle formalità prescritte in relazione alla designazione dei beni da espropriarsi, posteriore alla dichiarazione di pubblica utilità. La quale quindi basta tanto all'ulteriore procedura per occupazioni immediatamente definitive, quanto per la conversione in definitive di occupazioni da principio temporanee.

Con ciò cadono il primo motivo del terzo ricorso ed il secondo mezzo del quarto.

Neppure è fondato il primo motivo di quest'ultimo ricorso riferentesi all'asserta deficiente motivazione dell'ordinanza prefettizia 2 gennaio 1909, perchè il Prefetto ivi dichiarò di ritenere che il progetto del nuovo scalo merci cadesse sotto l'impero della legge 23 dicembre 1906, e fece esplicito richiamo all'art. 3 di essa per dire che i lavori in questione aveano ricevuto il carattere d'urgenza e d'indifferibilità. Ora, ritenendo applicabile l'art. 8, il Prefetto venne anche ad affermare che non mancava la dichiarazione di pubblica utilità, essendo insita, come si è già di sopra notato, in quella disposizione la presunzione assoluta di pubblica utilità per tutti i lavori ferroviari ivi enunciati.

Nemmeno sussiste la violazione degli art. 16 e 17 della legge 25 giugno 1865 denunziata col secondo mezzo del terzo ricorso; e basta a dimostrarlo il fatto che, giusta i documenti prodotti dalla Amministrazione ferroviaria, il deposito per 15 giorni nella Segreteria comunale di Genova dell'elenco dei beni stabili da occuparsi e dell'annesso piano fu ordinato, insieme alla relativa pub-

blicazione, dal Prefetto di quella città con decreto 26 maggio 1908, N. 22176, Div. 4ª, steso in calce a detto elenco e stato richiamato nella successiva ordinanza 2 gennaio 1909.

Considerato che altra delle proteste portata dai Fratelli Bozano innanzi al Prefetto consisteva nella propugnata inapplicabilità dell'art. 77 della legge 7 luglio 1907 per quanto riguarda la determinazione delle indennità di espropriazioni e la deficienza in genere delle offerte indennità. Al che il Prefetto, nell'impugnata ordinanza 2 gennaio 1909, rispose col ritenere che le questioni circa la determinazione delle indennità dovute ai proprietari espropriandi non erano proponibili in quella sede, sibbene avanti ad altra Autorità, e che in ogni modo non potevano mai sospendere la procedura di espropriazione. Ed in ciò si ha una motivazione sintetica, ma esauriente, dacchè quella che nel quarto ricorso è chiamata seconda eccezione di cui il Prefetto non si sarebbe occupato, non è che un argomento di più addotto dagli interessati per sostenere la inapplicabilità della legge 7 luglio 1907.

Non vi ha assoluta contraddizione nel fatto che, mentre si sarebbe ritenuta applicabile la legge 23 dicembre 1906 per il procedimento d'urgenza, si sarebbe reclamata l'applicazione della legge del 1907, quanto alla misura dell'indennità di espropriazione; in primo luogo, perchè l'impugnata ordinanza prefettizia non ha risoluto la questione della legge al riguardo applicabile ai fini della determinazione dell'indennità medesima ritenendola di competenza di altra Autorità; secondariamente, perchè, mentre il presupposto primo della occupazione sorse in precedenza alla legge 7 luglio 1907, l'occupazione fu decretata dopo la legge medesima.

Tutto il resto è contesa sulla misura dell'indennità che sfugge alla competenza di questo Collegio, e che, come resulta dai documenti prodotti in causa, gli stessi interessati hanno già portato avanti i Tribunali ordinari.

Dimostrato per tal modo che non reggono, neanche il terzo motivo del terzo ricorso ed il quarto motivo dell'ultimo, rimane ad esaminare il terzo mezzo dell'ultimo ricorso medesimo, relativo all'asserito contrasto tra il progetto del nuovo scalo di Terralba ed il vigente piano regolatore della città di Genova.

Al qual proposito, che forma argomento speciale della protesta del Sindaco di Genova, il Prefetto ha dichiarato che, a prescindere dalla questione di diritto se l'esistenza di un piano regolatore possa costituire impedimento all'esecuzione di opere dichiarate successivamente di pubblica utilità, questione egli disse, d'intuitiva soluzione, sta in fatto che vennero iniziate e condotte a buon punto apposite trattative per sistemare opportunamente la pubblica viabilità in relazione coi nuovi impianti ferroviari.

Ora non v'ha giusta ragione di censura, nell'avere l'Autorità prefettizia mostrato di ritenere che gl'impianti medesimi siano stati dichiarati di pubblica utilità, perchè, come si è di sopra dimostrato, tale carattere era ad essi stato effettivamente impresso dall'approvazione del progetto in virtù dell'art. 8 della legge 23 dicembre 1906. E per il rimanente, questo Collegio, riportandosi alla surriferita decisione 22 marzo 1912 relativa al ricorso della Marchesa Carrega Brombini, deve ripetere che un'opera specialissima di pubblica utilità ed in virtù di legge può ben prevalere e modificare in qualche parte un piano regolatore sia pure da legge approvato; non senza soggiungere che è venuto meno la possibilità di riservare più specifiche considerazioni al dibattito sul ricorso del Comune di Genova, rispetto al quale i fratelli Bozano avrebbero potuto assumere la veste d'interventori aderenti alla tesi del Comune, in quanto invocabile anche dal punto di vista del loro privato interesse, dacchè il Comune medesimo ha rinunziato al ricorso.

Considerato che il terzo ed il quarto ricorso vanno perciò respinti, e che, per le particolarità della causa conviene compensare le spese;

P. q. m. la Sezione, previa la riunione dei quattro ricorsi sopra indicati, dichiara perenti il primo ed il secondo di essi, riguardo ai quali nulla è da dire per le spese. E salva ogni azione competente avanti al giudice ordinario, per quanto concerne le indennità d'espropriazione, rigetta il terzo ed il quarto ricorso, con compensazione delle spese.

ANNO V - N. 32

8 AGOSTO 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — [illegible]

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine Generale N. 10. (Servizi VII, VIII e XI).

Apertura all'esercizio del tronco Belluno-Longarone Zoldo della linea Belluno-Cadore.

Col giorno 8 agosto 1912 si aprirà al pubblico servizio il tronco di ferrovia Belluno-Longarone Zoldo della linea Belluno-Cadore, di cui è concessionario il Sig. Ing. Luigi Conti Vecchi, e dallo stesso giorno l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ne assumerà l'esercizio a' sensi della legge 12 luglio 1908 N. 444.

1. - *Descrizione della linea.* — Il nuovo tronco di ferrovia, a scartamento normale ed a semplice binario, si allaccia nei due sensi alla linea Belluno-Treviso mediante due deviatoi, costituenti il bivio Cadore in corrispondenza alle progressive chilometri 84 + 328 e Km. 84 + 499, e s'inizia con due aste di manovra pel regresso dei treni circolanti fra Belluno e il tronco medesimo. Questo si sviluppa per m. 18944,49, parte in 54 rettilinei, (metri 9513,30) e parte in 56 curve (m. 9431,19) col raggio minimo di m. 250; la pendenza massima è del 15 ‰; vi sono 17 case cantoniere di cui 14 semplici e 3 doppie, e 37 passaggi a livello di cui 34 muniti di chiusura e 3 di chiusura e apertura limitata.

Sul nuovo tronco vi sono molte opere d'arte fra le quali si segnalano il ponte a due travate metalliche indipendenti di metri 33 sul torrente Mae; il viadotto in muratura sul torrente Ardo a 5 luci di m. 20 e 3 di m. 8 ciascuna, e 7 gallerie.

Il nuovo tronco comprende in servizio del pubblico le stazioni di Ponte nelle Alpi, Faè Fortogna e Longarone Zoldo.

2. - *Descrizione dei Bivi e delle stazioni e servizi cui sono abilitate.*

Belluno, stazione capotronco con F. V. al Km. 85+235,75 della linea Treviso-Belluno a sinistra nel senso Belluno-Longarone.

Bivio Cadore, punto di allacciamento della linea Belluno-Treviso col tronco Belluno-Longarone a metri 802 dall'asse del F. V. di Belluno; è munito di due aste di manovra per regresso dei treni lunghe m. 230 la prima e m. 260 la seconda.

È protetto:

a) verso Treviso, semaforo a candeliere a due ali di 1ª categoria, preceduto a m. 550 da uno di 3ª, collocato a m. 150 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo. L'ala a sinistra comanda ai treni diretti verso Longarone; l'altra che è anche più in alto, ai treni diretti a Belluno.

b) verso Belluno, semaforo a candeliere di partenza a due ali situate all'estremo verso Treviso della stazione di Belluno a m. 266 dall'asse del rispettivo F. V., e a m. 471 dalla punta del deviatoio d'allacciamento: l'ala a sinistra comanda ai treni diretti verso Treviso; l'altra, che è più in basso, ai treni per Longarone;

c) verso Longarone, semaforo, pure a candeliere, a due ali di 1ª categoria, preceduto a m. 940 da uno di 3ª, posto a m. 180 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo; l'ala a sinistra comanda ai treni per Treviso; l'altra, più in alto, ai treni per Belluno;

d) semaforo di partenza a due ali situate all'estremo verso Longarone, delle due aste di regresso; l'ala superiore comanda ai treni diretti verso Longarone, l'altra a quelli diretti verso Belluno.

Tutti i detti segnali, eccetto quelli sub *c*), che sono a destra, si trovano a sinistra rispetto ai treni cui comandano: la manovra dei medesimi e dei deviatoi dell'allacciamento è fatta con appa-

rato centrale in apposita cabina al Km. 84 + 434 ed è vincolata, per quanto riguarda i segnali di 1ª categoria e di partenza, al consenso elettrico del F. V., della stazione di Belluno.

Ponte nelle Alpi, stazione con:

fabbricato viaggiatori al Km. 8 + 282,87, a destra, del punto di allacciamento, Bivio Cadore;

binari di corsa: due della lunghezza utile di m. 195 il primo e 345 il secondo;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di fianco e sagoma limite;

segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F. V., di m. 785 quello verso il Bivio Cadore e di m. 1372 quello verso Longarone.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4431 con la chiamata PA.

Faè Fortogna, stazione con:

fabbricato viaggiatori al Km. 15 + 322, a destra, del punto di allacciamento Bivio Cadore;

binari di corsa: due della lunghezza utile di m. 125 il primo e m. 225 il secondo;

scalo merci P. V. senza magazzino, piano caricatore con carico di fianco e sagoma limite;

segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 1054 quello verso il bivio Cadore e di m. 964 quello verso Longarone Zoldo;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 4431 con la chiamata PF.

Longarone Zoldo, stazione con:

fabbricato viaggiatori al Km. 18 + 594, a sinistra del punto di allacciamento, Bivio Cadore;

binari di corsa: tre della lunghezza utile di m. 220 il primo, 345 il secondo e 245 il terzo;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico dalle due parti, bilancia a ponte della portata di 30 tonn. e sagoma limite;

rifornitore della capacità di mc. 50 con 2 colonne idrauliche e piattaforma da m. 7.5;

segnali di protezione: un semaforo di 2ª categoria situato a destra dei treni in arrivo ed alla distanza di m. 1423 dall'asse del F. V., verso Bivio Cadore;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 4431 con la chiamata LC.

Le stazioni di Ponte nelle Alpi, Faè Fortogna e Longarone Zoldo sono ammesse ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani e di merci a G. V. e P. V. Ordinaria, numerario, carte-valori e oggetti preziosi.

Il servizio dei bagagli e delle merci a G. V. e P. V. Ordinaria è però limitato provvisoriamente alle spedizioni non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuna.

3. - *Giurisdizione.* — Il nuovo tronco viene compreso nel Compartimento di Venezia ed è aggregato:

per il Servizio Movimento e Traffico al 3° Riparto (Treviso) della Sezione Movimento e Traffico di Venezia;

per il servizio del Mantenimento al 4° Riparto della Sezione Mantenimento di Udine;

per il servizio del Materiale e Trazione alla Divisione Trazione di Venezia (con funzioni anche di Sezione);

per il servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario Compartimentale di Venezia.

Le forniture di Magazzino verranno effettuate come segue:

materie di consumo e sfogo delle richieste di vestiario per il personale, dal Magazzino Approvvigionamenti di Venezia;

oggetti d'inventario, dal Magazzino Approvvigionamenti di Verona;

stampati ed oggetti di cancelleria, dal Magazzino stampe di Bologna.

4. - *Treni.* — Il servizio della linea sarà fatto con tre coppie di treni.

5. - *Tariffe merci.* — Per tutti i trasporti di merci, numerario, carte-valori, oggetti preziosi, e giornali valgono pel tronco Belluno-Longarone Zoldo tutte le tariffe e relative condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato, comprese quelle in base alle Concessioni Speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

Il percorso del detto tronco dev'essere cumulato, agli effetti della tassazione, con quello della Rete dello Stato.

6. - *Tariffe viaggiatori.* — Anche nei riguardi della tassazione dei trasporti di viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, sono applicabili sul detto tronco tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità, e ciò sia pei viaggiatori fruenti della tariffa generale o differenziale A, sia per quelli fruenti delle concessioni speciali contenute nel fascicolo: « Concessioni Speciali e relative tariffe (Edizione 1909) », nonchè del « Regolamento pei trasporti militari (Edizione Luglio 1911) ».

Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari il tronco Belluno-Longarone va considerato linea di seconda categoria, col cumulo del percorso.

Per i biglietti di abbonamento speciali il detto tronco Belluno-Longarone Zoldo è da considerarsi come percorso di congiunzione con applicazione della relativa tariffa.

Per l'applicazione della tariffa dei biglietti ad itinerario combinabile italiano viene istituita la nuova tratta N. 216 bis Belluno-Longarone Zoldo.

I prezzi della nuova tratta sono i seguenti:

1ª classe	L. 2,05
2ª classe	L. 1,40
3ª classe	L. 0,95

7. - *Tariffe bagagli, cani e velocipedi.* — Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria, sia in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, valgono eziandio pel tronco Belluno-Longarone Zoldo le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello

Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze.

8. - *Distanze chilometriche.* — Le distanze chilometriche fra le stazioni del nuovo tronco Belluno-Longarone Zoldo risultano nella tabella (52 bis) Belluno-Cadore, compresa nell'Allegato B al presente Ordine Generale.

9. - *Scritturazioni e versamenti.* — Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del capo stazione, valgono le norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Le stazioni di Longarone Zoldo, Faè Fortogna e Ponte delle Alpi effettueranno i loro versamenti alla cassa di Bologna, la prima ogni due giorni, (lettera C dell'elenco annesso all'Ordine di Servizio N. 275-1908), le altre ogni cinque giorni (lettera D dell'elenco stesso).

Le stazioni provvederanno con i propri fondi al pagamento delle competenze del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea dovrà provvedere con proprio personale la Cassa di Bologna.

10. - *Carte di libera circolazione.* — Per il corrente anno le carte di libera circolazione (serie A e At) ed i biglietti a libretto serie As (di servizio) comprendenti la linea Treviso-Belluno dànno facoltà ai titolari di viaggiare anche sul tratto Belluno-Longarone.

Le modificazioni ed aggiunte che in conseguenza di quanto sopra sono da apportarsi alla Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) vennero già comprese in detta pubblicazione in corso di ristampa; per quelle da praticarsi al volume « Prontuario generale delle dstanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908 » e nei Prontuari delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori, bagagli e merci, vedansi gli Allegati A e B al presente Ordine Generale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 228. (Servizi VII e X)

Circolazione delle locomotive isolate.

(Vedi Ordine di Servizio N. 274-1910).

Quando le locomotive viaggiano isolate senza la scorta di un agente del movimento, spetta ai dirigenti di provvedere per la compilazione del foglio di corsa e del bollettino di trazione; perciò esse devono fermare in tutte le stazioni (escluse quelle disabilitate) possibilmente davanti all'ufficio del dirigente, il quale deve recarsi presso il macchinista per segnare nei detti documenti di scorta i dati necessarî, nonchè le eventuali anormalità che venissero segnalate dal macchinista stesso.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 10, 11, 30 *ed ai manovratori.*

Ordine di Servizio N. 229 (Servizio VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 181-1912)

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che, la facoltà di completare il carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari, spe-

dite a piccola velocità accelerata, è anche accordata alle Ditte seguenti:

GARINO RICCARDO di Albenga.

VERNIERI GIUSEPPE di Pontecagnano.

ALESSIO VIOLANTE di Catona.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 230. (SERVIZIO VIII)

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 208-1912)

Col 1° agosto 1912 viene pubblicato un foglio di modificazioni ed aggiunte alla tariffa diretta italo-germanica, comprendente i provvedimenti concordati con le Ferrovie estere allo scopo di regolare la tassazione degli apparati elettrici, e cioè l'aggiunta di alcune voci nella Nomenclatura e di una nuova avvertenza alla tariffa eccezionale N. 1 (Metalli e prodotti metallurgici) conseguente da tale aggiunta.

Questo foglio sarà distribuito alle stazioni ed Uffici interessati a mezzo dell'Ufficio Contabilità riassuntiva di Firenze e sarà vendibile al pubblico nelle stazioni principali al prezzo di cent. 10 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 231. (Servizio VII).

Servizio cumulativo con la ferrovia Santhià-Biella.

In seguito alla stipulazione di una nuova Convenzione con la Società Anonima per la Strada Ferrata di Biella proprietaria ed esercente la Ferrovia Santhià-Biella, si riassumono nel presente Ordine di Servizio tutte le norme e disposizioni da osservarsi per l'esecuzione del servizio cumulativo con la Ferrovia stessa.

DISPOSIZIONI GENERALI

1. *Estensione del servizio cumulativo.* — Le stazioni interne della Ferrovia Santhià-Biella, sono ammesse al servizio cumulativo, pel transito di Santhià, pei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, nonchè per i trasporti di giornali, di merci a G. V., P. V. Acc., e P. V. O., bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato comprese quelle di Cerignola Città e di Desenzano Lago.

Tale servizio cumulativo ha pure luogo con le stazioni delle seguenti Amministrazioni: Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero), Nord Milano, Reggio Emilia, Valle Seriana, Valle Brembana, Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Grignasco-Coggiola, Rezzato-Vobarno-Vestone, Sondrio-Tirano, Monza-Molteno, Lucca-Bagni di Lucca, Bari-Locorotondo, Roma-Albano-Nettuno, Varese-Porto Ceresio, Lago di Como (Lariana), Lago Maggiore, nonchè della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo per i trasporti ad essa destinati, in quanto beninteso le stazioni delle citate Amministrazioni siano abilitate ai trasporti stessi.

2. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo vengono accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettuano senza rinnovamento di spedizione alla stazione comune di transito.

3. *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione sono le seguenti:

a) *per la Rete dello Stato*: Le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni Secondarie Italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) *per la Ferrovia Santhià-Biella*: Le tariffe attualmente in vigore e cioè:

1. *pei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani*: i prezzi esistenti;

2. *pei trasporti di giornali, merci e veicoli a G. V., numerario, valori e feretri*: le tariffe generali in vigore sulla Rete dello Stato coi prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 %, nonchè le tariffe speciali N. 1 e 11, coi prezzi di L. 0,30 per le spedizioni fino a 10 Kg. e di L. 0,35 per quelle di peso superiore a 10 Kg. e fino a Kg. 20;

3. *pei trasporti di merci senza vincolo di peso e di veicoli a P. V. O. e di bestiame a capo a P. V. Acc.*: le tariffe *generali* in vigore sulla Rete dello Stato coi prezzi comprendenti l'imposta erariale del 2 % e senza le sopratasse sui diritti fissi di cui la Legge N. 310 del 13 aprile 1911;

4. *pei trasporti di merci e bestiame a P. V. Acc.*: le tariffe *speciali* in vigore sulla Rete dello Stato con l'applicazione dei prezzi comprendenti l'imposta erariale del 2 %;

5. *pei trasporti a P. V. Ord. a carro completo*: le tariffe *speciali* (1. zona) vigenti sulla Rete dello Stato, coi prezzi comprendenti l'imposta erariale del 2 % e senza le sopratasse sui diritti fissi di cui la Legge N. 310 del 13 aprile 1911. Restano però sempre in vigore, in quanto riescano più favorevoli, le *tariffe speciali per il trasporto delle merci a P. V.*, contenute nel fascicolo diramato con l'Ordine di Servizio N. 131-1903 ex R. A. e con l'Istruzione N. 55-1903 ex R. M.;

c) per le linee di tutte le altre Amministrazioni indicate al punto 1°: le tariffe e norme rispettivamente in vigore per le Amministrazioni stesse.

4. *Concessioni speciali. - Trasporti militari.* — Tutte le Concessioni speciali contenute nel fascicolo: « Concessioni speciali e relative tariffe (Edizione 1° gennaio 1909) » ed il « Regolamento pei trasporti militari (Edizione 1° luglio 1911) » sono applicabili anche sul percorso della Ferrovia Santhià-Biella in tutte le loro prescrizioni e modalità.

I prezzi da riscuotersi per il percorso della Ferrovia Santhià-Biella per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli (salva sempre per questi ultimi la tassa minima di L. 0,35 per spedizione) risultano dal prospetto « Allegato B. ».

5. *Elenco delle stazioni della ferrovia Santhià-Biella e relative distanze dalla stazione di Santhià, servizi cui sono abilitate.* — Le stazioni della ferrovia Santhià-Biella, le relative distanze dalla stazione di Santhià nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate, risultano dal prospetto « Allegato A » al presente Ordine di Servizio.

Trasporto di viaggiatori.

Biglietti di corsa semplice.

6. *Corrispondenze ammesse.* — Il servizio cumulativo con biglietti di corsa semplice per adulti e per ragazzi è ammesso fra TUTTE LE STAZIONI DELLE FERROVIE DELLO STATO e tutte quelle della Ferrovia Santhià-Biella.

7. *Rilascio dei biglietti.* — Per le corrispondenze di maggior traffico sono istituiti biglietti a destinazione fissa. Tutte le altre stazioni che non siano provviste di biglietti a destinazione fissa devono rilasciare biglietti facoltativi applicando:

per il percorso sulle Ferrovie dello Stato, la tariffa generale o quella differenziale A, a seconda della distanza;

per il percorso sulla linea Santhià-Biella, le quote unitarie risultanti dal prospetto « Allegato C ».

Per i biglietti facoltativi fruenti sulle Ferrovie dello Stato della tariffa differenziale A, la durata della validità ed il numero delle fermate intermedie sono da stabilirsi in relazione alle condizioni della tariffa stessa e sul solo percorso delle Ferrovie dello Stato, dalla stazione di partenza al transito di Santhià.

8. *Ragazzi.* — I ragazzi di età inferiore ai tre anni sono trasportati gratuitamente tanto sul percorso delle Ferrovie dello Stato quanto su quello della Santhià-Biella: i ragazzi di età fra i tre ed i sette anni pagano la metà dei prezzi stabiliti per gli adulti.

9. *Vie facoltative e deviazioni sul percorso delle Ferrovie dello Stato.* — Ai biglietti cumulativi rilasciati per viaggi per cui è applicabile sul percorso delle Ferrovie dello Stato la tariffa differenziale A, è esteso l'uso delle vie facoltative e delle deviazioni ammesse in servizio interno per i viaggi in base alla tariffa medesima; vie facoltative e deviazioni (queste ultime, naturalmente, se richieste), che devono essere indicate sui biglietti.

Biglietti di andata e ritorno.

10. *Corrispondenze esistenti.* — Le corrispondenze per le quali esistono biglietti di andata e ritorno, in servizio cumulativo, risultano, coi loro prezzi, dal prospetto allegato D.

Norme comuni alle diverse categorie di biglietti.

11. *Caratteristiche e validità dei biglietti.* — I biglietti diretti sia di corsa semplice a destinazione fissa o facoltativi per adulti e ragazzi, sia di andata e ritorno, distribuiti tanto dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato, quanto dalle stazioni della Santhià-Biella, hanno l'eguale formato e gli stessi colori dei biglietti in vigore pel servizio interno sulle Ferrovie dello Stato.

I biglietti medesimi sono valevoli per proseguire dalla stazione di transito (Santhià) coi convogli in coincidenza fra le due Amministrazioni e che abbiano vetture della classe richiesta, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite per determinati treni dall'orario ufficiale.

12. *Tassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi di tutti i biglietti venduti deve essere riscossa la tassa di bollo ordinaria e la sovratassa di bollo di cui la Legge 12 gennaio 1909 N. 12.

13. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le penalità per mancanza di biglietti, cambiamenti di classe, ecc. vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà presentare i viaggiatori alla stazione di transito perchè sia provveduto alla regolarizzazione del loro viaggio per l'ulteriore percorso.

Le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

TRASPORTI DI BAGAGLI E CANI.

14. *Corrispondenze ammesse alla registrazione diretta.* — Tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato e tutte le stazioni della linea Santhià-Biella, sono ammesse reciprocamente al servizio diretto per il trasporto dei bagagli e cani.

Detti trasporti sono registrati direttamente dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato a quelle della linea Santhià-Biella e viceversa, mediante la compilazione di un solo foglio di via (come per i trasporti in servizio interno delle Ferrovie dello Stato) che, compilato dalla stazione di partenza, scorta i bagagli fino a destino.

15. *Etichette.* — Ai colli bagagli sono da applicarsi due etichette: una col nome della stazione di partenza e col numero cor-

rispondente a quello della registrazione, l'altra da apporsi immediatamente sotto la prima col nome della stazione destinataria.

Tale ultima etichetta può essere manoscritta.

16. *Tassazione.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli sono riscosse a partenza, per tutto il percorso, in base alle tariffe vigenti su ciascuna Amministrazione e sul peso totale, ferma l'applicazione delle tasse minime da riscuotersi per entrambi i percorsi stabilite in L. 0,70 per spedizione per le Ferrovie dello Stato e in L. 0,35 per spedizione per la Santhià-Biella.

Per il percorso sulle Ferrovie dello Stato si applicano i prezzi risultanti dagli appositi prontuari a tariffa generale o differenziale, a seconda della distanza, in vigore per il servizio interno, e per il percorso sulla linea Santhià-Biella si applicano i prezzi risultanti dal prospetto « Allegato E ». Le quote devono essere arrotondate, come d'uso, ai cinque centesimi superiori.

17. *Tassa di bollo.* — In aggiunta al prezzo di ogni spedizione di bagagli è da riscuotersi la tassa di bollo ordinario di centesimi cinque, nonchè la sovratassa di bollo di cui la Legge 12 gennaio 1909.

18. *Bagagli a mano.* — I bagagli a mano, nei limiti di peso e di dimensioni stabiliti per l'ammissione nelle vetture ferroviarie, sono trasportati gratuitamente anche sulla Santhià-Biella.

Trasporti di giornali.

19. *Stazioni ammesse.* — Il servizio cumulativo per i trasporti dei giornali è ammesso, com'è detto al punto 1°, fra tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato e le altre linee secondarie ivi indicate, e tutte le stazioni della linea Santhià-Biella.

Trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. Ord.

20. *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di

merci e veicoli tanto a Grande che a P. V. Ordinaria, di bestiame e merci a P. V. Acc., nonchè per tutte le spedizioni di feretri, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, da effettuarsi, quest'ultime, esclusivamente a G. V.

Sono ammesse al servizio cumulativo per i trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennate nel punto 1°, le quali siano abilitate a tali trasporti.

21. *Trasporti esclusi dal servizio cumulativo.* — Sono esclusi dal servizio cumulativo i trasporti di materie esplosive ascritte alle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'Allegato 9 alle Tariffe, eccettuati quelli che, in ordine alle disposizioni del comma *d*) delle condizioni comuni a dette categorie, possono effettuarsi con treni misti.

22. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più anche le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale di esportazione P. V. (via mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni di imbarco.

23. *Tassazione ed instradamento dei trasporti.* — I trasporti in servizio cumulativo con la Ferrovia Santhià-Biella si tasseranno per il percorso separato di ciascuna Amministrazione e saranno instradati per il percorso sulle Ferrovie dello Stato in base alle norme vigenti.

24. *Tasse minime e prezzi minimi.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle Ferrovie dello Stato, sulla linea Cerignola Stazione-Cerignola Città, come pure per il percorso cumulato delle F. S. e delle linee Brescia-Iseo e Lucca-Bagni

di Lucca e nella misura della metà sulle linee Desenzano-Desenzano Lago e Santhià-Biella.

Per le altre Amministrazioni indicate al punto 1° valgono all'uopo le modalità fissate dai singoli servizi cumulativi.

20. *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni, nella misura seguente: *per metà* a favore delle Ferrovie dello Stato e *per metà* a favore della Ferrovia Santhià-Biella, fermo al riguardo quanto è stabilito per le linee Cerignola Stazione-Cerignola Città, Brescia-Iseo e Lucca-Bagni di Lucca e salva l'esazione del diritto fisso supplementare a favore dell'Amministrazione F. S. intermedia per i trasporti da e per Desenzano Lago e per quelli in servizio cumulativo con le altre Amministrazioni indicate al punto 1°.

26. *Carico e scarico.* — Fermo restando quanto è prescritto dalle rispettive tariffe per la Rete dello Stato e per le altre Amministrazioni di cui al punto 1°, avvertesi che la facoltà nelle parti di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico e scarico delle merci, verso abbuono della quota di L. 0,51 per tonnellata e per operazione, è limitata nelle stazioni della Ferrovia Santhià-Biella, ai soli trasporti a carro completo di calce, cemento e gesso.

27. *Pagamento delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della grue, di presa e consegna a domicilio.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della

stazione mittente, ne sarà tenuta responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Per i casi di false dichiarazioni previsti dagli art. 10 e 105 delle Tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto e dal relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere anche per i trasporti in affrancato, le tasse per il maggiore percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe pei casi di interruzione di linea.

28. *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc., sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa e sopratassa di bollo.

29. *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità od abusi, documenti e formalità doganali, modificazioni al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc., valgono, anche nei rapporti della Ferrovia Santhià-Biella, le norme vigenti sulle linee della Rete dello Stato.

30. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto, le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località delle Amministrazioni ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

31. *Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dalla Ferrovia Santhià-Biella e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane, non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta Ferrovia per la stazione di Santhià oppure per la stazione in contatto con l'Amministrazione destinataria, da dove se ne effettuerà la rispedizione d'ufficio con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

La linea Santhià-Biella essendo ammessa alla convenzione di Berna, i trasporti da o per l'estero possono effettuarsi con la lettera di vettura diretta internazionale da tutte le stazioni della linea stessa, ancorchè non ammesse alle tariffe dirette con l'estero, tenuto conto delle restrizioni vigenti, per qualsiasi stazione estera delle Ferrovie soggette alla Convenzione internazionale, o viceversa; però le tariffe dirette internazionali sono applicabili soltanto pel tratto dalla stazione di Santhià da una parte, a quelle estere ammesse dall'altra e viceversa.

In servizio internazionale è pure ammessa l'accettazione dei trasporti da e per i punti di confine con l'estero per l'ulteriore proseguimento.

In tale ultimo caso la tassazione si farà, pel percorso italiano, con le norme del servizio cumulativo italiano.

I trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli pei quali il mittente rinuncia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la Società Concessionaria mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta Società.

Peraltro, siccome le Ferrovie Estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione ed il ricarteggio, così i trasporti destinati oltre la Ferrovia estera limitrofa dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale, non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio invece che alla stazione di Santhià od al transito di confine, ad un'altra delle Ferrovie dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Santhià e rispet-

tivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'Estero (Edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può avere luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle Tariffe.

32. *Note di affrancazione e rivalse.* — Le stazioni di confine e quella di Santhià incaricate delle spedizioni in servizio internazionale si regoleranno, per il ricarteggio delle note di affrancazione emesse dalle stazioni della Ferrovia Santhià-Biella, a seconda delle Istruzioni che si riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo, in seguito all'annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note di affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno da seguirsi le norme in vigore.

33. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta e che, sebbene carteggiati regolarmente, pervenissero, in seguito, ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire con lo stesso documento per la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggiore percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi come spesa anticipata delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a G. V., qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalla bolletta di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove

non fosse avvenuto il disguido, più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggiore percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato che in porto franco, saranno liquidate in separata sede sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

34. *Scambio ed uso del materiale rotabile.* — È ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate dall'apposita Convenzione e sotto l'osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre Ferrovie Italiane.

I carri ammessi a passare da una Ferrovia all'altra devono avere un carico corrispondente a non meno del 50 % della loro portata, oppure devono essere completi pel volume della merce o delle merci in essi caricate o tassati a tariffa di vagone completo.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame P. V. i quali sono ammessi a passare da una Ferrovia all'altra purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali se diretti alla linea della Società Concessionaria e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle F. S. se diretti alle linee di queste ultime.

I carri della Ferrovia Santhià-Biella potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa non disti meno di 150 Km. da quella che li ricarica e si trovi sulla via che il carro deve percorrere per ritornare al transito di Santhià.

I carri della Ferrovia Santhià-Biella portano la Sigla « S. F. B. », ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette mod. G. 285 a cura della stazione di transito di Santhià.

Si richiamano specialmente le disposizioni della circolare del Servizio VII N. 9 del luglio 1907 circa gli avvisi mod. G. 99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all'Ufficio Circolazione veicoli in Roma.

35. *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — I copertoni delle due Amministrazioni e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra Ferrovia passeranno in servizio cumulativo insieme a questi dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

36. *Lavaggio e disinfezione dei carri. - Penalità relative* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria alla pulitura ed occorrendo alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Santhià deve essere accertato in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, lo stato di pulizia ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa tanto per i carri di ritorno dalla Ferrovia Santhià-Biella quanto per quelli di quest'ultima Ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

In tali casi la stazione di Santhià deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento mod. II 111 da inviarsi allo Ufficio Circolazione Veicoli in Roma ed all'Ispettorato di Esercizio della Ferrovia Santhià-Biella in Biella.

Per i carri carichi restituiti o consegnati in destinazione di una o più stazioni oltre quella comune, l'accertamento dello stato di pulizia del carro deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale come sopra è detto.

Per i carri non puliti od insufficientemente lavati e per quelli specializzati per trasporti di derrate alimentari stati invece utilizzati per trasporti di bestiame o di merci imbrattanti o di merci che tramandino cattivo odore, l'Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi pattuiti fra le due Amministrazioni.

La disinfezione dei carri in arrivo nella stazione comune di Santhià, carichi in servizio interno della Ferrovia Santhià-Biella, sarà fatta dalle Ferrovie dello Stato e la Santhià-Biella rim-

borserà alla medesima la tassa di L. 1 per carro qualunque sia l'Amministrazione cui il carro appartiene. Però per i carri di sua proprietà la Ferrovia Santhià-Biella è in facoltà di provvedere alla loro disinfezione a propria cura e spese.

La stazione di Santhià, con la contabilità della 2ª quindicina di ogni mese trasmetterà ai rispettivi Controlli di Firenze e di Torino un elenco compilato separatamente per i trasporti a G. V. e P. V. Acc. da quelli a P. V. O. delle tasse di disinfezione di cui al capoverso precedente dovute dalla Ferrovia Santhià-Biella alle Ferrovie dello Stato, per la loro liquidazione in sede di Controllo.

37. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando per i trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della Ferrovia Santhià-Biella il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Santhià, questa prenderà di ciò particolare nota e, con le norme indicate nell'ultimo capoverso del precedente punto 36, compilerà e trasmetterà un elenco delle pesature stesse eseguite durante il mese.

38. *Tasse di sosta.* — La stazione di Santhià, con le norme indicate nell'ultimo capoverso del ripetuto punto 36, compilerà e trasmetterà pure un elenco delle tasse di sosta e magazzinaggio che eventualmente fossero fatte seguire sulle spedizioni (e già esposte sui documenti) sia in porto affrancato che in assegnato dirette a stazioni della Ferrovia Santhià-Biella in partenza da stazioni delle Ferrovie dello Stato ed oltre indicando tutti gli estremi di ogni singola spedizione.

39. *Servizio nella stazione comune.* — Nella stazione comune di Santhià il servizio è fatto dalle Ferrovie dello Stato anche per conto e nell'interesse della Ferrovia Santhià-Biella.

40. *Gestioni contabili al transito.* — La stazione di Santhià, come stazione di transito con la ferrovia Santhià-Biella dovrà per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, ecc. » pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909 nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti Controlli.

41. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli Uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete di Stato e la Ferrovia Santhià-Biella e gli annessi documenti, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

La stazione di transito di Santhià si atterrà, in rapporto al servizio cumulativo di cui trattasi, in quanto non è detto nel presente Ordine di Servizio, alla Convenzione in principio citata.

Con la pubblicazione del presente Ordine di Servizio restano abrogate tutte le precedenti disposizioni in merito al servizio cumulativo con la Ferrovia Santhià-Biella.

In relazione a quanto sopra saranno da introdursi opportune varianti nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza con le Ferrovie concesse all'industria privata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 232. (Servizio VII).

Ammissione della Ferrovia a scartamento ridotto ROCCHETTE-ASIAGO esercitata dalla Società Veneta al servizio cumulativo pei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. - Servizio cumulativo merci con l'intera linea THIENE-ROCCHETTE-ASIAGO.

(Vedi Ordini di Servizio N. 101 e 109-1907 e 24-1911).

La ferrovia a scartamento ridotto Rocchette-Asiago con la quale esiste, come da O. S. 24-1911, il servizio *cumulativo* per viaggiatori e bagagli e di *corrispondenza* per i trasporti di merci a mezzo della stazione di *Rocchette*, appartenente alla linea *Thiene-Rocchette* della Società Veneta, a datare dal 15 agosto 1912, viene considerata come un prolungamento di quest'ultima linea e, come essa, ammessa pel transito di *Thiene*, al servizio cumulativo per i trasporti di giornali, merci a G. V. a P. V. A. ed a P. V. O., veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri cessando per conseguenza da tale data di avere effetto il servizio di corrispondenza merci suaccennato.

Nel presente Ordine di Servizio si riassumono pertanto tutte le norme e disposizioni che, dalla data suddetta, saranno da osservarsi per l'esecuzione del servizio cumulativo merci con l'intera linea *Thiene-Rocchette-Asiago* esercitata dalla Società Veneta.

DISPOSIZIONI GENERALI.

1. *Estensione del servizio cumulativo.* — Le stazioni interne della Ferrovia Thiene-Rocchette-Asiago sono ammesse al servizio cumulativo di cui sopra con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato comprese quelle di Cerignola Città e di Desenzano Lago, e con tutte le linee staccate della Società Veneta, e cioè con le linee: *Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina, Conegliano-Vittorio, Udine-Cividale, Udine-Portogruaro e S. Giorgio di Nogaro-Confine Austro-Ungarico, Parma-Suzzara, Bologna-Portomaggiore-*

Massalombarda, Arezzo-Pratovecchio Stia, Ferrara-Copparo e *Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto,* nonchè con le seguenti Amministrazioni: *Verona-Caprino-Garda, Nord Milano, Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Valle Seriana, Valle Brembana, Santhià-Biella, Grignasco-Coggiola, Sondrio-Tirano, Rezzato-Vobarno-Vestone, Brescia-Iseo* e *Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Roma-Albano-Nettuno, Massa Marittima-Follonica Porto, Mandela-Subiaco, Bari-Locorotondo, Nardò-Tricase-Maglie, Monza-Molteno, Reggio Emilia-Ciano d'Enza, Lucca-B. di Lucca, Lago Maggiore, Lago di Como « Lariana »* e *Lago d'Iseo.*

2. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito di *Thiene.*

3. *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione sono le seguenti:

a) *per la Rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni Secondarie Italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) *per la linea Thiene-Rocchette-Asiago*:

PEI TRASPORTI DI NUMERARIO, CARTE-VALORI, ED OGGETTI PREZIOSI: le tariffe in vigore pel servizio cumulativo con la ferrovia a scartamento ridotto Torrebelvicino-Schio-Arsiero, di cui l'Ordine di Servizio n. 11-1905;

PEI TRASPORTI DI GIORNALI, MERCI A G. V., P. V. ACC., P. V. O., VEICOLI, BESTIAME E FERETRI: le tariffe generali e speciali in vigore sulla Rete dello Stato coi prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % pei trasporti di giornali, merci e veicoli a G. V. e feretri, e del 2 % pei trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. O. e senza le sopratasse sui diritti fissi per i trasporti di merci a P. V. di cui la Legge n. 310 del 13 aprile 1911, nonchè le tariffe speciali n. 1

e 11 G. V. coi prezzi pel suo percorso di L. 0,30 per le spedizioni fino a 10 kg. e di L. 0,50 per quelle da oltre 10 e sino a 20 kg.;

c) *per le linee di tutte le altre Amministrazioni indicate nel punto* 1: le tariffe e norme rispettivamente in vigore per le Amministrazioni stesse.

4. *Concessioni speciali. - Trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: *Concessioni speciali e relative tariffe* (edizione 1° gennaio 1909) e il *Regolamento pei trasporti militari* (edizione 1911) saranno applicabili anche sul percorso della linea *Thiene-Rocchette-Asiago* in tutte le loro prescrizioni e modalità, *eccezione fatta per i trasporti militari di merci, veicoli e bestiame i quali non sono ammessi in servizio cumulativo col tronco Rocchette-Asiago.*

La tassazione dei trasporti eseguiti in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento per i trasporti militari » per il percorso della linea Thiene-Rocchette-Asiago dovrà essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13% e del 2%, beninteso senza il cumulo delle distanze.

5. *Elenco delle stazioni della linea Thiene-Rocchette-Asiago e relative distanze dalla stazione di Thiene, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.* — Le stazioni della linea Thiene-Rocchette-Asiago, le rispettive distanze dalla stazione di Thiene, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di Servizio.

TRASPORTI a G. V., a P. V. ACC. ed a P. V. ORD.

6. *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli tanto a Grande che a P. V. Ordinaria, di bestiame e merci a P. V. Acc. nonchè per le spedizioni di feretri, numerario, cartevalori ed oggetti preziosi, da effettuarsi, quest'ultime, esclusivamente a G. V.

Sono ammesse al servizio cumulativo per i trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennate nel punto 1, le quali siano abi-

litate a tali trasporti, salvo le limitazioni di cui al punto seguente per il *tronco Rocchette-Asiago*.

7. *Trasporti esclusi dal servizio cumulativo.* — Sono esclusi dal servizio cumulativo con le stazioni del *tronco Rocchette-Asiago*:

a) le merci trasportate in carri speciali;

b) i colli indivisibili pesanti più di 4 tonn. e le merci di lunghezza superiore a m. 7;

c) le materie esplodenti di cui alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

d) il bestiame cavallino e bovino ascritto alle classi 1ª e 2ª delle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

8. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale di esportazione PV (via mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

9. *Tassazione ed instradamento dei trasporti.* — I trasporti in servizio cumulativo con la Ferrovia Thiene-Rocchette-Asiago si tasseranno per il percorso separato di ciascuna Amministrazione e saranno instradati per il percorso sulle Ferrovie dello Stato in base alle norme vigenti.

Pei trasporti fra la Ferrovia Thiene-Rocchette-Asiago e le altre linee staccate della Società Veneta, in transito sulla Rete dello Stato, non è ammesso il cumulo delle distanze ed i rispettivi percorsi devono essere considerati separatamente anche agli effetti dell'applicazione delle tasse minime. A ciò si fa peraltro eccezione per i trasporti eseguiti in base alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.

i cui prezzi devono essere calcolati una sol volta anche quando l'intero percorso del trasporto interessa più linee della Società Veneta.

10. *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle Ferrovie dello Stato e sulla linea Cerignola Stazione-Cerignola Città, come pure per il percorso cumulato delle F. S. e delle linee Brescia-Iseo (pel transito di Brescia) e Lucca-Bagni di Lucca e pure per intero sulla linea Thiene-Rocchette-Asiago. Sulla linea Desenzano-Desenzano Lago le tasse minime si applicano per metà.

Per le Altre Amministrazioni indicate al punto 1, valgono all'uopo le modalità fissate dai singoli servizi cumulativi.

11. *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni, nella misura seguente: *per metà* a favore delle Ferrovie dello Stato e *per metà* a favore della Ferrovia Thiene-Rocchette-Asiago, fermo al riguardo quanto è stabilito per le linee Cerignola Stazione-Cerignola Città, Brescia-Iseo e Lucca-B. di Lucca, e salva la esazione del diritto fisso supplementare a favore dell'Amministrazione F. S. intermedia per i trasporti da e per Desenzano Lago e per quelli in servizio cumulativo con le altre Amministrazioni indicate al punto 1.

12. *Carico e scarico.* — Le operazioni di carico e scarico delle merci a qualunque classe esse appartengano, nelle stazioni della linea *Thiene-Rocchette-Asiago*, vengono sempre eseguite a cura dell'Amministrazione, eccezione fatta per i trasporti di *legnami* pei quali è lasciata alle parti la facoltà di eseguire le dette operazioni verso abbuono della quota di diritto fisso nella misura indicata nelle relative tariffe.

Per l'eseguimento delle operazioni di carico e scarico nelle stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle altre Amministrazioni indicate nel punto 1, resta fermo quanto è stabilito per le Amministrazioni stesse.

13. *Sopratasse di trasbordo a Rocchette.* — Essendo il tronco Rocchette-Asiago a scartamento ridotto, tutti i trasporti prove-

nienti o destinati a stazioni del tronco stesso, debbono essere trasbordati a *Rocchette*.

Per le operazioni di trasbordo saranno applicate le seguenti sopratasse:

Merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. O.	L.	0.60	per tonn.
minimo per spedizione	»	0.05	»

Bestiame:

classi 3ª, 4ª e 5ª a carro completo	»	6.00	per carro
» 3ª e 4ª a numero	»	0.60	per capo
» 5ª a numero	»	0.30	»
Veicoli	»	0.60	p. veicolo
Feretri	»	0.60	p. feretro

Nessuna tassa di trasbordo sarà da applicarsi per i colli fruenti delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.

14. *Termini di resa.* — I termini di resa stabiliti dalle tariffe dello Stato per le merci in provenienza o destinazione di stazioni del tronco Rocchette-Asiago sono aumentati di ore 48.

15. *Pagamento delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte

della stazione mittente, ne sarà tenuta responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni d'arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto ed al relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe pei casi di interruzione di linee.

16. *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc., sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa e sopratassa di bollo.

17. *Spese anticipate, assegni, riserve,* ecc. — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità o di abusi, documenti e formalità doganali, modificazioni al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc., valgono (salvo quanto è detto in appresso per avarie, guasti, bagnamenti, ecc., delle merci destinate a stazioni del tronco Rocchette-Asiago) anche nei rapporti con la linea Thiene-Rocchette-Asiago, le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

Avvenendo, come si è detto al punto 13, il trasbordo a *Rocchette* di tutte le merci da e per le stazioni del tronco Rocchette-Asiago e non esistendo scambio di materiale con il tronco stesso, le responsabilità per avarie, guasti, bagnamenti, ecc., delle merci in servizio cumulativo col detto tronco, consegnate in vagoni piombati al transito di Thiene e da colà inoltrate in modo simbolico, sarà limitata alla stazione di *Rocchette* la quale soltanto potrà

fare le riserve e redigere i preliminari dei verbali all'atto del trasbordo.

18. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

19. *Trasporti da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dalla linea Thiene-Rocchette-Asiago e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta Ferrovia per la stazione di Thiene oppure per la stazione in contatto con l'Amministrazione destinataria, da dove se ne effettuerà la rispedizione d'ufficio con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

La linea Thiene-Rocchette-Asiago essendo ammessa alla convenzione di Berna, i trasporti da o per l'estero possono effettuarsi con la lettera di vettura diretta internazionale da tutte le stazioni della linea stessa, ancorchè non ammesse alle tariffe dirette con l'estero, tenuto conto delle restrizioni vigenti, per qualsiasi stazione estera delle Ferrovie soggette alla Convenzione internazionale o viceversa; però le tariffe dirette internazionali sono applicabili soltanto pel tratto dalla stazione di Thiene da una parte, a quelle estere ammesse dall'altra e viceversa.

In servizio internazionale è pure ammessa l'accettazione dei trasporti da e per i punti di confine con l'estero per l'ulteriore proseguimento.

In tale ultimo caso la tassazione si farà, pel percorso italiano, con le norme del servizio cumulativo italiano.

I trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli pei quali il mittente rinuncia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la linea Thiene-Rocchette-

Asiago mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la linea predetta.

Peraltro, siccome le Ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione ed il ricarteggio, così i trasporti destinati oltre la Ferrovia estera limitrofa dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale, non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio invece che alla stazione di Thiene od al transito di confine, ad un'altra delle Ferrovie dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Thiene e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (Edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può avere luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle Tariffe.

20. *Note di affrancazione e rivalse.* — Le stazioni di confine e quella di Thiene incaricate delle spedizioni in servizio internazionale si regoleranno, per il ricarteggio delle note di affrancazione emesse dalle stazioni della linea Thiene-Rocchette-Asiago, a seconda delle Istruzioni che si riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo, in seguito all'annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note di affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno da seguirsi le norme in vigore.

21. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che giungessero a destinazione per una via diversa da quella prescritta o che pervenissero ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire per il transito che determina la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore, e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido,* più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più od in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

22. *Scambio del materiale rotabile.* — È ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dalle F. S. sul *tronco Thiene-Rocchette* e viceversa alle condizioni portate dalla relativa Convenzione e sotto l'osservanza delle norme generali in vigore con le altre Ferrovie concesse all'industria privata.

I carri ammessi a passare da una Ferrovia all'altra devono avere un carico corrispondente a non meno del 50 % della loro portata, oppure devono essere completi pel volume della merce o delle merci in essi caricate, o tassati a tariffa di vagone completo.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame P. V. i quali sono ammessi a passare da una Ferrovia all'altra purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali se diretti alla linea della Società Veneta e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle F. S. se diretti alle linee di queste ultime.

I carri del tronco Thiene-Rocchette potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa non disti meno di 150 Km. da quella che li ricarica e si trovi sulla via che il carro deve percorrere per ritornare al transito di Thiene.

È vietato utilizzare con bestiame o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc., i carri della detta Ferrovia che fossero con apposita iscrizione assegnati ai trasporti delle derrate alimentari.

I carri della Società Veneta assegnati al *tronco Thiene-Rocchette* portano la sigla S. V. e l'iscrizione « Transito Thiene ».

Si richiamano specialmente le disposizioni della circolare del Servizio VII, N. 9, del luglio 1907 circa gli avvisi mod. *G*-99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

I carri passati dall'una all'altra Amministrazione dovranno restituirsi tanto se carichi che vuoti al transito di Thiene.

23. *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — I copertoni delle due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a questi dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

I copertoni e gli attrezzi di carico dovranno sempre essere restituiti al transito d'entrata.

24. *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura ed occorrendo alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Thiene deve essere accertato in contradditorio fra gli Agenti delle due Amministrazioni, lo stato di pulizia, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa tanto pei carri di ritorno

dalla linea Thiene-Rocchette quanto per quelli di quest'ultima linea di ritorno dalle linee dello Stato.

In tali casi la stazione di Thiene deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento mod. H-111 da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma ed alla Società Veneta in Padova.

Per i carri carichi restituiti o consegnati in destinazione di una o più stazioni oltre quella comune, l'accertamento dell'effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale di accertamento come sopra è detto.

Per i carri non puliti od insufficientemente lavati e per quelli specializzati per trasporti di derrate alimentari stati invece utilizzati per trasporti di bestiame o di merci imbrattanti o di merci che tramandino cattivo odore, l'Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi pattuiti fra le due Amministrazioni.

25. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando per i trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della linea Thiene-Rocchette-Asiago il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Thiene, questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla Società Veneta cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

26. *Servizio nella stazione comune.* — Nella stazione comune di Thiene il servizio è fatto dalle Ferrovie dello Stato anche per conto e nell'interesse della linea Thiene-Rocchette-Asiago.

27. *Gestioni contabili al transito.* — La stazione di Thiene come stazione di transito con la linea Thiene-Rocchette-Asiago dovrà per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti attenersi alle disposizioni contenute nelle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito,* ecc. » pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909 nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti Controlli.

28. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli Uf-

fici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete di Stato e la linea Thiene-Rocchette-Asiago e gli annessi documenti, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le Ferrovie secondarie.

Con la pubblicazione del presente Ordine di Servizio restano abrogate, per quanto riguarda i trasporti contemplati nel presente Ordine di Servizio, tutte le precedenti disposizioni in merito al servizio cumulativo con la linea Thiene-Rocchette ed a quello di corrispondenza con la linea Rocchette-Asiago.

Per quanto riguarda il servizio cumulativo per i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e merci con la ferrovia a scartamento ridotto Torrebelvicino-Schio-Arsiero, via Thiene-Rocchette, restano in vigore le disposizioni contenute negli O. S. N. 101 e 109-1907.

In relazione a quanto sopra saranno da introdursi opportune varianti nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza con le Ferrovie concesse all'industria privata.

Inoltre, nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » in calce alla pag. 97 la nota ***, corrispondente alla stazione di Thiene, si dovrà modificare come in appresso:

« *** Stazione di transito con la linea Thiene-Rocchette-Asiago della Società Veneta. Pel tramite della stazione di Rocchette si

effettua il servizio colle Ferrovie Economiche (Torrebelvicino-Schio-Arsiero) pure esercitate dalla Società Veneta ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 233. (Servizio VIII).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910).

Nell'allegato B all'Ordine di Servizio N. 106-1910 devesi aggiungere il nome della stazione di Tropea, la quale è stata fornita, a partire dal 1° agosto 1912, dei biglietti di abbonamento speciali delle serie IX, X e XX, nonchè di quelli di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera rete con la validità di un mese.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 234. (Servizio VIII).

Concessione speciale VI.

Per le necessarie varianti nell'elenco relativo alla Concessione speciale VI, si avverte che l'Associazione « Suore degli Angeli » di Casolla, ha trasferito la propria sede a Faicchio (Benevento).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 235 (Servizi VII e VIII).

Trasporti militari. - Modificazioni ai paragrafi 100 e 101 del regolamento relativo.

(Vedi Ordini di Servizio N. 190, 315, 372 e 409 del 1911).

Per recenti accordi intervenuti col Ministero della Guerra i paragrafi 100 e 101 del vigente regolamento pei trasporti militari sono, a decorrere dal 1° luglio di questo anno, modificati giusta il seguente nuovo testo:

Paragrafo 100. — Se un trasporto pel quale sia stato richiesto un *treno apposito* non dovesse più eseguirsi in tal modo, l'Amministrazione militare deve informarne immediatamente quella ferroviaria, alla quale sarà dovuto il compenso fisso:

a) di L. 20 se, all'atto del ricevimento dell'avviso di sospensione del treno apposito, questo fosse in corso di allestimento e sempre quando tale avviso non sia stato dato almeno 36 ore (1) prima dell'ora che era stata fissata per la partenza del treno;

b) di L. 40, se il treno si trovasse già preparato nella stazione di partenza.

Se, effettuandosi il treno, rimanessero inutilizzati *più di tre* dei veicoli richiesti ed aprontati, sarà dovuto all'Amministrazione ferroviaria per ogni veicolo in *più dei tre*, un compenso di L. 8 per ogni carrozza a due o tre assi (o carri arredati) e di L. 12 per ogni carrozza a quattro assi; di L. 4 per ogni carro o bagagliaio a due o tre assi e di L. 6 per ogni carro o bagagliaio a 4 assi, con un massimo complessivo di L.40.

Se un determinato numero di veicoli dovesse — dietro richiesta — essere tenuto a disposizione dell'Autorità militare per un certo tempo, sarà dovuto all'Amministrazione ferroviaria un com-

---

(1) Pel computo di dette 36 ore, si intende debbano decorrere dall'ora di ricevimento - da parte della stazione di partenza - dell'avviso di sospensione del treno.

penso di L. 4 per ogni carrozza a due o tre assi (o carri arredati), di L. 6 per ogni carrozza a quattro assi: di L. 2 per ogni carro o bagagliaio a due o tre assi; di L. 3 per ogni carro o bagagliaio a quattro assi. Tale compenso è dovuto per ogni 24 ore indivisibili, computate dalle ore 0 del giorno successivo a quello pel quale il materiale è stato richiesto dall'Autorità militare ».

Paragrafo 101. — « Se un trasporto, già avvisato per essere eseguito con *treno ordinario*, venisse sospeso o dovesse essere effettuato soltanto in parte, l'Amministrazione militare dovrà informarne immediatamente quella ferroviaria e sarà tenuta al pagamento dei compensi fissi per veicolo, di cui al secondo capoverso del paragrafo precedente, per *tutti* i veicoli posti a sua disposizione che rimanessero inutilizzati, tuttavolta che: all'atto del ricevimento dell'avviso, detti veicoli fossero già stati aggiunti al treno di partenza (se i veicoli stessi fanno parte della scorta della stazione); ovvero, sempre quando il detto preavviso non pervenga almeno dodici ore (1) prima della partenza, nel caso in cui i veicoli dovessero esser inviati da altra stazione ».

I compensi fissi sopra indicati nei paragrafi 100 e 101 e che sono sempre da contabilizzare tra gli *introiti diversi* non soggetti ad imposta, vanno riscossi insieme con le altre tasse di porto ed esposti sui normali documenti di trasporto tutte le volte che i treni appositi od ordinari hanno luogo, anche se effettuati in parte.

In conseguenza delle varianti in parola le chiamate (1) e (2) a pagina 57 del detto regolamento prendono i numeri (2) e (3) e l'indicazione del prezzo per ogni treno approntato, esistente a pagina 109 del Regolamento stesso vien modificata così:

« Per ogni treno approntato e non utilizzato, L. 20 o L. 40 a seconda dei casi previsti ai paragrafi 100 e 101 ».

Per la regolare applicazione di tali compensi, le stazioni di origine dei trasporti dovranno sempre tenere esatta nota *dell'ora di ricevimento*, da parte dell'Autorità Militare, dell'avviso scritto o telegrafico di sospensione ovvero di riduzione del trasporto, se-

---

(1) Pel computo di dette 12 ore, si intende debbano decorrere dall'ora di ricevimento - da parte della stazione di partenza - dell'avviso di sospensione o di riduzione del trasporto.

gnandola chiaramente sul detto avviso da allegarsi al prospetto biglietti militari (mod. I-213) da rimettersi mensilmente al competente Controllo Prodotti.

Tutte le modificazioni suddette saranno, a suo tempo, comprese nella 1ª appendice al ripetuto regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 236 (Servizio VII)

Servizio cumulativo fra la ferrovia Padova-Piazzola da una parte e le ferrovie di Reggio Emilia, la ferrovia Suzzara-Ferrara e le linee della Società Veneta dall'altra.

A datare dal 15 agosto 1912 viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. O., di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi fra le stazioni della *Ferrovia Padova-Piazzola* da una parte e quelle delle *Ferrovie di Reggio Emilia*, della *Ferrovia Suzzara-Ferrara* e delle linee staccate della *Società Veneta* e cioè: Thiene-Rocchette-Asiago, Stazione per La Carnia-Tolmezzo-Villa Santina, Conegliano-Vittorio, Udine-Cividale, Udine-Portogruaro e S. Giorgio di Nogaro-Confine Austro Ungarico, Parma-Suzzara, Bologna-Portomaggiore-Massalombarda, Arezzo-Pratovecchio Stia, Ferrara-Copparo e Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto, dall'altra.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, sopratasse, ecc., valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Opportune aggiunte saranno da introdursi, in relazione a quanto sopra, nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 63. (Servizi VII, X e XI).

Carri serbatoi per trasporto d'acqua adibiti a servizi interni dell'Amministrazione.

I carri serbatoi indicati qui di seguito sono assegnati ai Servizi X e XI, per i trasporti di acqua in servizio.

Sulla cassa e sul corpo cilindrico di ciascuno di tali carri trovasi l'inscrizione:

TRASPORTO ACQUA
IN CONSEGNA ALLA TRAZIONE
RESIDENZA ......

oppure:

TRASPORTO ACQUA
IN CONSEGNA AL MANTENIMENTO
RESIDENZA ......

a seconda che sono in consegna all'uno o all'altro dei due Servizi.

Le stazioni, senza autorizzazione non possono utilizzare detti carri per servizi diversi da quello cui sono adibiti, e dovranno tosto rinviare alla stazione di residenza quelli che fossero trovati in disguido.

I Verificatori che in causa di avarie dovessero togliere dal servizio tali carri ne informeranno, a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice dell'etichetta, la stazione affinchè questa possa curare l'inoltro dei carri etichettati all'Officina o alla squadra di rialzo destinataria.

Le Officine e le Squadre di Rialzo che ricevono in riparazione tali carri in luogo di metterli, dopo riparati, senz'altro a disposizione del Traffico, come praticano per tutti gli altri veicoli, dovranno spedirli con regolare documento alla località di residenza informandone gli Uffici della Trazione e del Mantenimento interessati.

Gli Uffici di Trazione e di Mantenimento cureranno di mantenere sempre sulle linee dipendenti i carri serbatoi loro assegnati provvedendo sollecitamente alle ricerche in caso di disguidi.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 7, 11, 26, 27, 28, 29, 34 *e* 36.

Elenco dei carri serbatoi per trasporto d'acqua adibiti a servizi interni dell'Amministrazione.

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
M	500.001	—	—	Bari	
»	500.002	—	Castellamm. A.	—	
»	500.003	—	—	Bari	
»	500.005	—	Lecce	—	
»	500.006	—	Castellamm. A.	—	
»	500.010	—	—	Battipaglia	
»	500.011	—	—	Canicattì	
»	500.012	—	Palermo	—	
»	500.013	—	—	Catania	
»	500.014	—	—	Alessandria	
»	500.015	—	—	Livorno	
»	500.016	—	—	Voghera	
»	500.017	—	—	Milano C.	
»	500.018	—	—	Ceprano	in corso di trasformazione
»	500.019	—	—	Brindisi	
»	500.020	—	—	Ceprano	in corso di trasformazione
»	500.021	—	—	Siena	
»	500.022	—	—	Catania	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		*Osservazioni*
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
M	500.023	—	—	Porto Empedocle	
»	500.024	—	—	Licata	
»	500.025	—	—	Rocca Palumba	
»	500.026	—	—	Rocca Palumba	
»	500.027	—	Catania	—	
»	500.028	—	—	Caltanissetta	
»	500.029	—	—	Rocca Palumba	
»	500.030	—	—	Rocca Palumba	
»	500.031	—	—	Licata	
»	500.033	—	—	Messina	
»	500.034	—	—	Rocca Palumba	
»	500.035	—	Catania	—	
»	500.036	—	—	Salerno	
»	500.100	—	—	Bari	
»	500.101	—	—	Ancona	
»	500.102	—	—	Taranto	
»	500.107	—	Palermo	—	
»	500.108	—	—	Rocca Palumba	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
M	500.109	—	Palermo	—	
»	500.110	—	Palermo	—	
»	500.111	—	—	Catania	
»	500.112	—	—	Catania	
»	500.113	—	—	Caltanissetta	
»	500.114	—	Grosseto	—	
»	500.115	—	—	Brindisi	
»	500.116	—	—	Catania	
»	500.117	—	—	Caltanissetta	
»	500.118	—	—	Voghera	
»	500.120	—	—	Lugo	
»	500.121	—	—	Catania	
»	500.122	—	—	Battipaglia	
»	500.123	—	—	Rimini	
»	500.125	—	—	Aragona Cald.	
»	500.126	—	—	Battipaglia	
»	500.127	—	—	Rocca Palumba	
»	500.128	-	—	Bologna	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
M	500.130	—	—	Taranto	
Mv	501.000	—	Ferrara	—	
»	501.003	—	—	Taranto	
»	501.004	—	—	Alessandria	
»	501.005	—	—	Brindisi	
»	501.007	—	—	Brindisi	
»	501.011	—	—	Roma Tusc.	
»	551.012	—	—	Brindisi	
»	501.017	—	—	Bari	
»	501.019	—	—	Milano S.	
»	501.020	—	—	Voghera	
»	501.021	—	—	Taranto	
»	501.022	—	—	Aragona Cald.	
»	501.024	—	—	Voghera	
»	501.025	—	—	Taranto	
»	501.026	—	Monte Amiata	—	
»	501.030	—	—	Taranto	
»	501.031	—	—	Bari	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
My	501.032	—	—	Voghera	
»	501.033	—	—	Asciano	
»	501.034	—	Corneto	—	
»	501.035	—	Monte Amiata	—	
»	501.036	—	Catania	—	
»	501.037	—	Grosseto	—	
»	501.038	—	—	Padova	
»	501.039	—	—	Moncalvo	
»	501.040	—	—	Mestre	
»	501.042	—	Ferrara	—	
»	501.043	—	Castellamm. A.	—	
»	501.045	—	—	Aragona Cald.	
»	501.046	—	Lecce	—	
»	501.047	—	—	Bari	
»	501.048	—	—	Taranto	
»	501.049	—	—	Brindisi	
»	501.050	—	—	Civitavecchia	
»	501.051	—	—	Lecce	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		*Osservazioni*
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
Mg	501.052	—	—	Taranto	
»	501.053	—	Lecce	—	
»	501.054	—	—	Milano S.	
»	501.055	—	—	Brindisi	
»	501.056	—	—	Brescia	
»	501.057	—	—	Cremona	
»	501.058	—	—	Lecco	
»	501.059	—	—	Taranto	
»	501.060	—	—	Lecce	
»	501.062	—	—	Catania	
»	501.063	—	—	Voghera	
»	501.064	—	—	Arona	
»	501.065	—	—	Palermo	
»	501.066	—	—	S. Severo	
»	501.067	—	—	Nizza Monf.to	
»	501.068	—	—	Pisa	
»	501.069	—	—	Licata	
»	501.070	—	—	Nizza Monf.to	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		*Osservazioni*
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
Mg	501.071	—	—	Palermo	
»	501.072	—	—	Catania	
»	501.073	—	—	S. Caterina X	
»	501.074	—	—	Catania	
»	501.075	—	—	S. Caterina X	
»	501.076	—	—	S. Caterina X	
»	501.077	—	—	Reggio C.	
»	501.101	—	—	Moncalvo	
»	501.102	—	—	Battipaglia	
»	501.103	—	—	S. Caterina X	
»	501.104	—	—	Battipaglia	
»	501.105	—	—	Alessandria	
»	501.107	—	—	Rimini	
»	501.108	—	—	Taranto	
»	501.109	—	—	Aragona	
M	520.000	—	Lecce	—	
»	520.001	—	—	Sulmona	
»	520.002	—	Palmi	—	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
M	520.003	—	—	Asciano	
»	520.004	—	—	Castelvetrano	
»	520.005	—	—	Bari	
»	520.006	—	—	Brindisi	
»	520.007	—	—	Lecce	
»	520.008	—	—	Lecce	
»	520.009	—	—	Brindisi	
»	520.010	—	—	Catania	
»	520.011	—	—	Cassino	
»	520.012	—	—	Sarzana	
»	520.013	—	—	Rimini	
»	520.014	—	—	Bari	
»	520.015	—	—	Bari	
»	520.016	—	—	Torre de' Pass.	
»	520.017	—	—	Bari	
»	520.018	—	—	Brindisi	
»	520.019	—	—	Bari	
»	520.020	—	Pellaro	—	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		*Osservazioni*
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
M	520.021	—	Belvedere	—	
»	520.022	—	—	Bari	
»	520.023	—	—	Bari	
»	520.024	—	—	Bari	
»	520.025	—	—	Bari	
»	520.026	—	—	Bari	
»	520.027	—	—	Bari	
»	520.028	—	—	Palermo	
»	520.029	—	—	Palermo	
»	520.030	—	—	Palermo	
»	520.031	—	Battipaglia		
»	520.032	—	Sapri	—	
»	520.033	—	Sibari	—	
»	520.034	—	—	Bari	
»	520.035	—	Sibari	—	
»	520.036	—	Metaponto	—	
»	520.037	—	—	Catania	
	520.038	—	—	Catania	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
M	520.039	—	—	Canicattì	
»	520.040	—	—	P.to Empedocle	
»	520.041	—	Catania	—	
»	520.042	—	—	P.to Empedocle	
	520.043	—	—	Caltanissetta	
»	520.044	—	—	Caltanissetta	
»	520.080	—	—	Bari	
»	520.081	—	Orvieto	—	
	520.082	—	—	S. Caterina X	
»	520.083	—	—	Terranova	
»	520.084	—	—	Ragusa	
»	520.085	—	—	Castelvetrano	
»	520.086	—	—	Ragusa	
»	520.087	—	Siracusa	—	
»	520.088	—	—	Castelvetrano	
»	520.089	—	—	Aragona Cal.re	
»	520.090	—	—	Licata	
»	520.091	—	Siracusa	—	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
M	520.092	—	Siracusa	—	
»	520.093	—	Siracusa	—	
»	520.094	—	—	Donnafugata	
»	520.095	—	—	Licata	
»	520.096	—	—	S. Caterina X.	
»	520.097	—	—	Castelvetrano	
»	520.098	—	—	Castelvetrano	
»	520.099	—	—	Castelvetrano	
»	520.101	—	—	Bari	
»	520.117	—	—	Bari	
»	520.126	—	Corneto	—	
»	520.127	—	—	Lecce	
»	520.128	—	—	Cecchina	
»	520.129	—	—	S. Caterina X.	
»	520.130	—	—	Salerno	
»	520.131	—	—	Voghera	
»	520.132	—	—	Rimini	
»	520.133	—	—	Taranto	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1		Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero			Mantenimento	Trazione	
1		2		3	4	5
M	520.134	—		—	Lecce	
»	520.135	—		—	Aragona Cal.re	
»	520.136	—		—	Lecce	
»	520.137	Mv	540.169	—	Acqui	
»	520.138	»	540.170	—	Roma Tuscolana	
»	520.139	»	540.171	—	Milano C.	
»	520.140	»	540.172	—	Milano C.	
»	520.141	»	540.173	Foligno	—	
»	520.142	»	540.174	Caltanissetta	—	
»	520.143	»	540.175	Salerno	—	
»	520.144	»	540.176	—	Aragona Cal.re	
»	520.145	»	540.177	Aquila	—	
»	520.146	»	540.178	Isernia	—	
»	520.147	»	540.179	—	Milano S.	
»	520.148	»	540.180	Velletri	—	
»	520.149	»	540.181	Velletri	—	
»	520.150	»	540.182	Montecompatri	—	
»	520.151	»	540.183	Lecce	—	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1		Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero			Mantenimento	Trazione	
1		2		3	4	5
M	520. 152	Mv.	540. 184	Lecce	—	
»	520. 153	»	540. 185	Lecce	—	
»	520. 154	»	540. 186	Caltanissetta	—	
»	520. 155	»	540. 187	—	Nicotera	
»	520. 156	»	540. 188	Lecce	—	
»	520. 157	»	540. 189	Lecce	—	
»	520. 158	»	540. 190	Lecce	—	
»	520. 159	»	540. 191	Lecce	—	
»	520. 160	»	540. 192	—	Brescia	
»	520. 161	»	540. 193	Lecce	—	
»	520. 162	»	540. 194	Lecce	—	
»	520. 163	»	540. 195	—	Rocca Palumba	
»	520. 164	»	540. 196	Lecce	—	
»	520. 165	»	540. 197	—	Aragona C.le	
»	520. 166	»	540. 198	Salerno	—	
»	520. 167	»	540. 199	—	Piacenza	
»	520. 168	»	540. 300	Bari	—	
»	520. 169	»	540. 301	Foggia	-	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1		Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero			Mantenimento	Trazione	
1		2		3	4	5
M	520.170	Mv.	540.302	Foggia	—	
»	520.171	»	540.303	Foggia	—	
»	520.172	»	540.304	Foggia	—	
»	520.173	»	540.305	—	Rocca Palumba	
»	520.174	»	540.306	S. Eufemia	—	
»	520.175	»	540.307	—	Catanzaro M.	
»	520.176	»	540.308	—	Catanzaro M.	
»	520.177	»	540.309	—	Roccapalumba	
»	520.178	»	540.310	—	Catania	
»	520.179	»	540.311	—	Brindisi	
»	520.180	»	540.312	—	Aragona Cal.	
»	520.181	»	540.313	Feroleto	—	
»	520.182	»	540.314	—	Mantova	
»	520.183	»	540.315	—	Voghera	
»	520.184	»	540.316	—	Castellamm. A.	
»	520.185	»	540.317	—	Castellamm. A.	
»	520.186	»	540.318	Roccella	—	
»	520.200	—		—	Brindisi	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1		Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero			Mantenimento	Trazione	
1		2		3	4	5
M	520. 201	—			Alessandria	
»	520. 202	—		—	Catania	
»	520. 203	—		Castellamm. A.	—	
»	520. 204	—		Padova	—	
»	520. 205	Mv.	540. 060	Rovato	—	
»	520. 206	»	540. 061	Padova	—	
»	520. 207	»	540. 062	Foggia	—	
»	520. 208	»	540. 063	—	Nicotera	
»	520. 209	»	540. 064	Padova	—	
»	520. 210	»	540. 065	—	Catania	
»	520. 212	»	540. 067	—	Paola	
»	520. 213	»	540. 068	Caltanissetta	—	
»	520. 214	»	540. 069	—	S. Giovanni P.	
»	520. 215	»	540. 070	—	S. Giovanni P.	
»	520. 216	»	540. 071	Arezzo	—	
»	520. 217	»	540. 072	Foggia	—	
»	520. 218	»	540. 073	Firenze C. M.	—	
»	520. 219	»	540. 074	—	Alessandria	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
...ie	Numero		Mantenimento	Trazione	
	1	2	3	4	5
M	520. 220	Mv. 540. 075	—	Torino	
»	520. 221	» 540. 076	—	Pistoia	
»	520. 222	» 540. 077	—	Brindisi	
»	520. 223	» 540. 078	—	Livorno	
»	520. 224	» 540. 079	—	Torino	
»	520. 225	» 540. 080	Caltanissetta	—	
»	520. 226	» 540. 081	—	Siena	
»	520. 227	» 540. 082	Firenze C. M.	—	
»	520. 228	» 540. 083	—	Nizza Monfer.	
»	520. 229	» 540. 084	—	Castelvetrano	
»	520. 230	» 540. 085	Bologna	—	
»	520. 231	» 540. 086	—	Aragona	
»	520. 232	» 540. 087	—	Nizza Monferr.	
»	520. 233	» 540. 088	Bologna	—	
»	520. 234	» 540. 089	Salerno	—	
»	520. 235	» 540. 090	Lecce	—	
»	520. 236	» 540. 091	—	Paola	
»	520. 237	» 540. 092	—	S. Caterina X.	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		*Osservazioni*
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
M	520. 238	Mv 540. 093	—	Pistoia	
»	520. 239	» 540. 094	Rimini	—	
»	520. 240	» 540. 095	—	Acqui	
»	520. 241	» 540. 096	Rimini	—	
»	520. 242	» 540. 097	—	Aragona C.	
»	520. 243	» 540. 098	—	Aragona C.	
»	520. 244	» 540. 099	Rimini	—	
»	520. 245	» 540. 200	—	Mantova	
»	520. 246	» 540. 201	Bari	—	
»	520. 247	» 540. 202	Bari	—	
»	520. 248	» 540. 203	Bari	—	
»	520. 249	» 540. 204	—	Aragona C.	
»	520. 250	» 540. 205	Bari	—	
»	520. 251	» 540. 206	—	Rocca Palumba	
»	520. 252	» 540. 207	—	Empoli	
»	520. 253	» 540. 208	Bari	—	
»	520. 254	» 540. 209	—	Empoli	
Mv	521. 000	—	—	Pisa	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
Mv	521.001	»	—	Roma Tuscol.	
»	521.002	»	—	S. Caterina X	
»	521.003	»	—	Siena	
M	550.000	»	Civitavecchia	—	
»	550.001	»	—	Bari	
»	550.002	»	—	Aragona	
»	550.003	»	Ferrara	—	
»	550.004	»	—	Lecco	
»	550.005	»	Ferrara	—	
»	550.006	»	—	Bari	
»	550.007	»	—	Mestre	
»	550.008	»	Metaponto	—	
»	550.009	»	—	Taranto	
»	550.010	»	Tivoli	—	
»	550.011	»	—	Bari	
»	550.012	»	Settebagni	—	
»	550.013	»	—	Taranto	
»	550.014	»	—	Aragona C.	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		Osservazioni
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
M	550.015	»	Cotrone	—	
»	550.016	»	—	Taranto	
»	550.017	»	Tropea	—	
»	550.018	»	Tropea	—	
»	550.019	»	Grosseto	—	
»	550.021	»	—	Taranto	
»	550.023	»	—	S. Caterina X	
»	550.024	»	—	Taranto	
»	550.025	»	—	S. Caterina X	
»	550.026	»	—	S. Caterina X	
»	550.027	»	—	S. Caterina X	
»	550.028	»	—	S. Caterina X	
»	550.029	»	—	S. Caterina X	
»	550.030	»	—	S. Caterina X	
»	550.043	»	—	Brindisi	
»	550.047	»	—	Brindisi	
»	550.057	»	—	Brindisi	
»	550.059	»	—	Taranto	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa del carro assegnato al Servizio		*Osservazioni*
Serie	Numero		Mantenimento	Trazione	
1		2	3	4	5
My	551.000	—	—	Poggio Rusco	
»	551.001	—	—	Lugo	
»	551.002	—	—	Siena	
»	551.003	—	—	Lecce	
»	551.004		—	Brindisi	
Mz	590.000	—	Caltanissetta	—	
»	590.001	—	—	Licata	

Circolare N. 64. (Servizi VII e VIII)

Trasporti destinati a località servite da più stazioni.

Si verifica con frequenza che vengono accettate spedizioni dirette a località servite da più stazioni (quali Roma, Milano, Torino, Genova, ecc) sui cui documenti di trasporto gli speditori, contravvenendo all'obbligo che loro deriva dagli Art. 92 e 93 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti, hanno indicato la località di destinazione in modo generico, anzichè esporre il nome preciso della vera stazione destinataria, oppure hanno indicato una stazione non abilitata al ricevimento delle spedizioni stesse.

Siccome è necessario che tali anormalità non abbiano ulteriormente a ripetersi, si richiamano le stazioni e le Agenzie di Città all'osservanza del comma *a)* dell'Art. 4 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », che prescrive di accertarsi all'atto dell'accettazione delle spedizioni, che quelle dirette a località servite da più stazioni portino chiaramente designata la stazione alla quale il trasporto deve far capo e di respingere quei documenti di trasporto che non risultassero compilati nei modi prescritti.

E con l'occasione si raccomanda di verificare, in base al « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », che le stazioni per le quali si effettuano le spedizioni siano abilitate al ricevimento delle spedizioni stesse, invitando in caso negativo il mittente a designarne altra abilitata o rifiutando in caso diverso l'accettazione del trasporto.

Le spedizioni che, nonostante quanto sopra è detto, risultassero in corso di trasporto con destinazione incompleta od errata, saranno da inoltrarsi alla stazione abilitata al loro ricevimento che determina il percorso più breve a partire da quella d'origine.

Di tali spedizioni dovranno, di volta in volta, essere indicati gli estremi alla superiore Divisione, per gli opportuni provvedimenti a carico dei responsabili

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 65 (Servizio VII).

Trasporti destinati a località servite dalla ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

(Vedi Ordini di Servizio N. 331-1911 e 348-1911).

Si verifica con molta frequenza che trasporti destinati a località della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie vengono eseguiti in servizio interno della Rete con appoggio alle stazioni di Nardò o di Maglie, sia per fatto della erronea indicazione della stazione destinataria da parte dei mittenti, sia perchè da parte di alcune stazioni viene rifiutata l'accettazione delle spedizioni per stazioni della Ferrovia suddetta, ignorando l'esistenza del servizio cumulativo colla Ferrovia medesima.

A far cessare simili irregolarità che dànno luogo ad inutile giacenza dei trasporti ai transiti suddetti ed anche a maggiori spese per gli interessati, mentre si richiamano le stazioni alle disposizioni in merito contenute negli ordini di servizio 331-1911 e 348-1911, si raccomanda, ogni qualvolta se ne presenti l'occasione, di rendere delle medesime edotti gli speditori, affinchè se ne valgano per le spedizioni destinate a località della Ferrovia sopracitata.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

VARIAZIONI da apportare all'Elenco dei Rappresentanti e dei Delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
1ª	Delegato supplente	**Calef** ing. cav. Giulio - Ispettore capo - Serv. Centr. VII, Roma.	**Calef** ing. cav. Giulio - Capo divisione - Serv. Centr. VII, Roma.
1ª	Id.	**Baggi** avv. cav. Annibale - Ispettore capo - Div. Mov. Traff. Napoli.	**Baggi** avv. cav. Annibale - Ispettore capo - Div. Mant. Sorv. Torino.
1ª	Id.	**Fiorina** ing. cav. Eugenio - Ispettore capo - Div. Mov. Traff. Palermo.	**Fiorina** ing. cav. Eugenio - Ispettore capo - Sez. 2ª Mov. Milano.
2ª	Delegato	**Sclavo** cav. Giuseppe - Ispettore princ. - Sez. Mov. Genova.	**Sclavo** cav. Giuseppe - Ispettore princ. - Genova - Sovraint. Scali maritt. - Molo Vecchio.
4ª	Delegato supplente	**Boscolo** geom. Altimio - Assistente dei lavori - Sezione Mant. Padova.	**Boscolo** geom. Altimio - Assistente dei lavori - Sezione Mant. Udine.
9ª	Delegato	**Ottonello** Gerolamo - Portiere - Sez. Mant. Genova Cent.	**Ottonello** Gerolamo - Portiere - Div. Mant. Sorv. Genova.
13ª	Id.	**Mori** Emilio - Sorvegliante della linea - Sez. Mant. Genova Cent.	**Mori** Emilio - Sorvegliante della linea - Sez. Mant. Genova Brignole.
15ª	Rappresentante	**Lungarini** Giovanni - Guardiano - Sez. Mant. Sulmona.	**Lungarini** Giovanni - Guardiano - Sez. est Mant. Roma.
16ª	Rappresentante supplente	**Fava** Vincenzo - Cantoniere - Sez. ovest Mant. Verona.	**Fava** Vincenzo - Manovale - Sez. ovest Mant. Verona.
16ª	Delegato	**Parigi** Domenico - Cantoniere - Sez. Mant. Torino.	**Parigi** Domenico - Aiut. operaio - Sez. Mant. Torino.
19ª	Id.	**Cicala** Innocente - Fuochista - Dep. loc. Barletta. **(destituito dal servizio)**	**Abbate** Armido - Fuochista - Dep. loc. Benevento. **(diventato delegato)**
22ª	Delegato supplente	**Amighetti** Luigi - Operaio di 2ª classe - Dep. loc. Milano C.	**Amighetti** Luigi - Operaio di 2ª classe - Dep. loc. Bergamo.
22ª	Id.	**Capuano** Pasquale - Operaio di 2ª classe - Dep. loc. Napoli.	**Capuano** Pasquale - Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Napoli

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
22ª	Delegato supplente	**Paolillo** Giuseppe - Operaio di 2ª classe - Dep. loc. Caltanissetta.	**Paolillo** Giuseppe - Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Caltanissetta.
24ª	Delegato	**Morina** Carmelo - Guardaportone - Off. Messina	**Morina** Carmelo - Capo squadra guardiani d'officina - Offic. Messina.
26ª	Rappresentante	**Bozzoli** Ciro - Capo staz. princ. - Staz. Torino P. N.	**Bozzoli** cav. Ciro - Capo staz. princ. - Staz. Torino P. N.
27ª	Delegato	**Davanzelli** Liutpoldo - Capo stazione di 2° grado - Stazione Genova P. P.	Eletto Rappresentante supplente in seguito alla rinuncia al mandato di Rappresentante fatta dal Sig. Scotti Carlo ed alla conseguente nomina a Rappresentante del signor Vanni Pilade.
28ª	Id.	**Testa** geom. Michele - Applicato - Staz. Tivoli.	**Testa** geom. Michele - Appl. - Staz. Pofi-Castro.
28ª	Delegato supplente	**Vezzino** Antonio - Applicato - Staz. Roma Tuscolana.	**Vezzino** Antonio - Applicato - Staz. Roma Termini.
33ª	Id.	**Lenotti** Ernesto - Guardia di stazione - Staz. Verona P. V.	**Lenotti** Ernesto - Guardia di stazione - Staz. di Legnago.
33ª	Id.	**Cacozza** Domenico - Capo sq. alle merci - Staz. Napoli scalo.	**Morto** 30. 6. 1912
35ª	Id.	**Micali** Antonino - Manovratore - Staz. Messina.	**Micali** Antonino - Manovratore - Staz. Saponara Bauso.
36ª	Id.	**Projetti-Lori** Sante - Manovale Staz. Rivisondoli.	**Projetti-Lori** Sante - Manovale - Staz. Portonaccio.
37ª	Delegato	**Simion** Lorenzo - Capo conduttore princ. di 1° grado - P. V. Genova.	**Simion** Lorenzo - Capo conduttore princ. di 1° grado - P. V. Milano C.
40ª	Id.	**Paschero** Guglielmo - Capo tecnico di 3° grado - Sq. R. Sampierdarena.	**Paschero** Guglielmo - Capo tecnico di 2° grado - Sq. R. Sampierdarena.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 231-1912.

SOCIETÀ ANONIMA DELLA STRADA FERRATA DI BIELLA

SEDE IN TORINO

Esercizio della Ferrovia SANTHIÀ-BIELLA

Direzione generale TORINO

Controllo Prodotti ed Ispettorato d'esercizio — BIELLA

Il servizio cumulativo oltrechè alle Ferrovie dello Stato è esteso anche alle seguenti Amministrazioni: Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero), Nord-Milano, Reggio Emilia, Valle Seriana, Valle Brembana, Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Grignasco-Coggiola, Rezzato-Vobarno-Vestone, Sondrio-Tirano, Monza-Molteno, Lucca-Bagni di Lucca, Bari-Locorotondo, Roma-Albano-Nettuno, Varese-P. Ceresio, Lago di Como (Lariana), Lago Maggiore, nonchè alla Ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo per i trasporti ad essa destinati, ed alle linee in esercizio speciale Cerignola Stazione-Cerignola Città e Desenzano-Desenzano Lago.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Distanze dal transito di
		Grande velocità	Piccola velocità accel.	Piccola velocità ordin.	Veicoli e Bestiame	Trasporti a domicilio	Santhià
Salussola	Santhià-Biella	G.	A.	P.	V.B.	—	12
Vergnasco	id.	(2) G.	—	—	—	—	17
Sandigliano	id.	(2) G.	—	—	—	—	21
Candelo	id.	G.	A.	P.	V.B.	—	24
Biella	id.	G.	A.	P.	V.B.	(1) D.	30

(1) Il servizio si estende a diverse località del Biellese escluse quelle servite dalle Ferrovie Economiche Biellesi.
(2) Esclusi i trasporti in colli oltre i kg. 50.

Avvertenza. — Sulla ferrovia Santhià-Biella i trasporti che richiedono l'uso di più di due carri congiunti o di carri non uniti fra loro dagli apparecchi di attacco, ed i carri carichi di grossi massi o di colli indivisibili di peso eccezionale, sono esclusi dai treni viaggiatori.

I gruppi di due carri congiunti sono ammessi nei treni misti, purchè di velocità non superiore ai 45 chilometri.

Sono esclusi i trasporti di materie esplosive ascritte alle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'Allegato 9 alle Tariffe delle Ferrovie dello Stato, eccettuati quelli che in ordine alle disposizioni del comma *d)* delle condizioni comuni a dette categorie, possono effettuarsi con convogli misti.

PROSPETTO dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla Ferrovia Santhià-Biella per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni Speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Transiti e punto di allacciamento con la rete di Stato	Distanza dal transito	Tariffa differenziale B e C			Tariffa speciale per operai in comitiva	Tariffa militare			Bagagli Base per tonn. divis. di 10 in 10 Kg.
			Km.	1a cl.	2a cl.	3a cl.	3a cl.	1a cl.	2a cl.	3a cl.	*
Salussola . . .	Ferrovia Santhià-Biella	Santhià	12	1.00	0.65	0.50	0.30	0.35	0.25	0.20	2.712
Vergnasco. . .			17	1.40	0.90	0.60	0.40	0.50	0.35	0.25	3.842
Sandigliano . .			21	1.70	1.10	0.75	0.50	0.60	0.45	0.30	4.746
Candelo. . . .			24	1.95	1.25	0.85	0.55	0.70	0.50	0.35	5.424
Biella.			30	2.49	1.60	1.05	0.65	0.85	0.65	0.45	6.780

* Tassa minima di L. 0.35.

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 231-1912.

PROSPETTO delle quote unitarie per biglietti di corsa semplice relative al percorso sulla Ferrovia Santhià-Biella.

Da	A	PREZZI		
e viceversa		1ª classe	2ª classe	3ª classe
Santhià	Salussola	1.40	1.05	0.70
»	Vergnasco	1.95	1.45	1.00
»	Sandigliano	2.40	1.80	1.20
»	Candelo	2.75	2.05	1.40
»	Biella	3.40	2.55	1.70

Prospetto dei prezzi dei biglietti di andata-ritorno in servizio cumulativo con la linea Santhià-Biella.

DA	A	Ripartizione	PREZZI		
			1ª classe	2ª classe	3ª classe
		Ferrovie Stato	15.—	10.50	6.90
		Santhià-Biella	5.35	4.05	2.70
Asti	Biella	Totale	20.35	14.55	9.60
		Ferrovie Stato	2.45	1.75	1.10
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Buronzo	Id.	Totale	8.20	6.10	4.—
		Ferrovie Stato	7.60	5.40	3.45
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Casale Monferrato	Id.	Totale	13.35	9.75	6.35
		Ferrovie Stato	5.70	4.—	2.60
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Chivasso	Id.	Totale	11.45	8.35	5.50
		Ferrovie Stato	16.10	11.30	7.30
		Santhià-Biella	5.35	4.05	2.70
Milano C.	Id.	Totale	21.45	15.35	10.—

DA	A	Ripartizione	PREZZI		
			1ª classe	2ª classe	3ª classe
		Ferrovie Stato	7.65	5.35	3.45
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Novara	Biella	Totale	13.40	9.70	6.35
		Ferrovie Stato	7.65	5.35	3.45
		Santhià-Biella	4.65	3.45	2.35
Id.	Candelo	Totale	12.30	8.80	5.80
		Ferrovie Stato	10.65	7.45	4.80
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Torino P. N.	Biella	Totale	16.40	11.80	7.70
		Ferrovie Stato	10.65	7.45	4.80
		Santhià-Biella	4.65	3.45	2.35
Id.	Candelo	Totale	15.30	10.90	7.15
		Ferrovie Stato	9.75	6.85	4.40
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Torino P. S.	Biella	Totale	15.50	11.20	7.30
		Ferrovie Stato	9.75	6.85	4.40
		Santhià-Biella	4.65	3.45	2.35
Id.	Candelo	Totale	14.40	10.30	6.75

A	A	Ripartizione	PREZZI		
			1ª classe	2ª classe	3ª classe
		Ferrovie Stato	8.95	6.25	4.05
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Torino Dora	Biella	Totale	14.70	10.60	6.95
		Ferrovie Stato	8.95	6.25	4.05
		Santhià-Biella	4.65	3.45	2.35
Id.	Candelo	Totale	13.60	9.70	6.40
		Ferrovie Stato	10.75	7.55	4.85
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Varallo Sesia	Biella	Totale	16.50	11.90	7.75
		Ferrovie Stato	3.70	2.20	1.70
		Santhià-Biella	6.15	3.95	2.75
Vercelli	Biella	Totale	9.85	6.15	4.45
		Ferrovie Stato	3.70	2.20	1.70
		Santhià-Biella	4.95	3.25	2.25
Id.	Candelo	Totale	8.65	5.45	3.95

Allegato E all'Ordine di Servizio N. 231-1912.

PROSPETTO dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla Ferrovia Santhià - Biella per i trasporti dei bagagli a tariffa ordinaria e dei cani.

Dalla stazione di Santhià a quelle sottoindicate e viceversa	Km.	BAGAGLI TASSE PER CHILOGRAMMI										Oltre 100 Kg. Prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	Cani — Prezzi per capo
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Salussola . .	12	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.40	0.45	0.50	0.55	5.424	0.35
Vergnasco. .	17	0.35	0.35	0.35	0.35	0.40	0.50	0.55	0.65	0.70	0.80	7.684	0.40
Sandigliano .	21	0.35	0.35	0.35	0.40	0.50	0.60	0.70	0.80	0.85	0.95	9.492	0.50
Candelo. . .	24	0.35	0.35	0.35	0.45	0.55	0.65	0.80	0.90	1.—	1.10	10.848	0.55
Biella	30	0.35	0.35	0.45	0.55	0.70	0.85	0.95	1.10	1.25	1.40	13.560	0.70

Allegato all'Ordine di Servizio N. 232-1912.

SOCIETÀ VENETA

per costruzione ed esercizio di Ferrovie Secondarie Italiane

Società Anonima — Sede in Padova — Direzione dell'Esercizio: Padova

Esercizio della linea THIENE-ROCCHETTE-ASIAGO

Il servizio cumulativo oltrechè alle Ferrovie dello Stato ed alle linee in esercizio speciale Cerignola Stazione-Cerignola Città e Desenzano-Desenzano Lago è esteso anche alle linee staccate della Società Veneta ed alle linee delle seguenti Amministrazioni: Verona-Caprino-Garda, Nord Milano, Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Valle Seriana, Valle Brembana, Santhià-Biella, Vallesessera, Sondrio-Tirano, Rezzato-Vobarno-Vestone, Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Roma-Albano-Nettuno, Massa Marittima-Follonica Porto, Mandela-Subiaco, Bari-Locorotondo, Nardò-Tricase-Maglie, Monza-Molteno, Reggio Em.ª-Ciano d'Enza, Lucca-Bagni di Lucca, Lago Maggiore, Lago di Como « Lariana » e Lago di Iseo.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi						Sagoma limite	Distanze tassabili dal transito di Thiene
							Piani caricatori		bilancie a ponte		Grue fisse			
		Grande Velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonnellate	quantità	portata in tonnellate		
Chiuppano Caltrano	Tronco Thiene-Rocchette	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	—	9
Rocchette *	»	G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	—	11
Cogollo	Tronco Rocchette-Asiago	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	—	16
Campiello	»	—	—	P (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
Treschè Conca	»	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	1	5	—	61
Cesuna	»	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	—	64
Canove di Roana	»	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	—	73
Asiago	»	G	A	P	VB	—	—	F	1	20	1	5	S	77

* Stazione comune con la Ferrovia Economica Torrebelvicino-Schio-Arsiero.
(1) Limitatamente ai trasporti a carro completo di legname in tronchi.

Le stazioni del tronco *Rocchette-Asiago* sono escluse dal servizio cumulativo per i seguenti trasporti:

a) di merci trasportate in carri speciali;
b) di colli indivisibili pesanti più di 4 tonn. e di merci di lunghezza superiore a m. 7;
c) di materie esplodenti ascritte alle categorie 11, 12, 13, 14, dell'Allegato 9 alle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;
d) di bestiame cavallino e bovino ascritto alle classi 1ª e 2ª delle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Allegato A all'Ordine Generale N. 10-1912.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) si dovrà:

a pag. 7 aggiungere alle linee del Compartimento di Venezia:

BELLUNO-CADORE.

a pag. 17 di contro al nome della stazione di Belluno nella colonna 5 aggiungere il numero 52 bis;

a pag. 38 fra Fabriano e Faenza inserire:

Faè Fortogna	Belluno-Cadore	Venezia (Sez. Venezia)	Belluno	52-*bis*	V	B

G (3)	—	O (3)	—	—	—	F	—	—	—	—	S

a pag. 50 fra Lonato e Longobardi inserire:

Longarone Zoldo	Belluno-Cadore	Venezia (Sez. Venezia)	Belluno	52-*bis*	V	B

G (3)	—	O (3)	—	—	T	F	—	—	1	30	S

a pag. 73 fra Pontelungo (c. c.) e Pontenure inserire:

Ponte delle Alpi	Belluno-Cadore	Venezia (Sez. Venezia)	Belluno	52-*bis*	V	B	G (3)	—	O (3)	—	-	--	**F**	—	—	—	—	S

all'indice grafico delle tabelle polimetriche tracciare il tronco di linea Belluno-Longarone Zoldo con l'indicazione del N. 130.

a pag. 130 nella tabella (52) Treviso-Belluno considerare il nome della stazione di Belluno come scritto in carattere grassetto;

— riportare la tabella (52 bis) Belluno-Cadore di cui all'allegato B al presente Ordine Generale.

a pag. 226 fra Fabriano e Faenza inserire:

Faè Fortogna . . .	162. 95. 107. 141. 29. 15.	1318	1332

a pag. 228 fra Lonato e Longobardi inserire:

Longarone Zoldo . .	162. 95. 107. 141. 29. 15	1321	1335

a pag. 232 fra Pontelungo (c. c.) e Pontenure inserire:

Ponte nelle Alpi	162 . 95 . 107 . 141 . 29 . 15.	1311	1325

Per le aggiunte che sono da apportarsi alla « Parte Terza » del Prontuario predetto in seguito alla nuova stazione di diramazione di Belluno, verrà provveduto a mezzo della 4ª Appendice al Prontuario stesso.

Inoltre nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, le stazioni della Rete inseriranno nella apposita sede il nome delle nuove stazioni di Ponte nelle Alpi, Faè Fortogna e Longarone Zoldo, e per la distanza e il relativo istradamento si regoleranno nel modo seguente.

La stazione di Belluno esporrà la distanza per Ponte nelle Alpi, Faè Fortogna e Longarone Zoldo rispettivamente in Km. 10,17,20.

Le altre stazioni della Rete formeranno la distanza per le dette nuove stazioni di Ponte nelle Alpi, Faè Fortogna e Longarone Zoldo aggiungendo rispettivamente Km. 10,17,20 a quella esposta nei loro prontuari per la stazione di Belluno. L'istradamento da indicarsi sarà quello segnato per la stazione di Belluno.

Infine nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo. (Edizione 1° ottobre 1910) ».

a pag. 16 fra Fabriano e Faenza inserire:

Faè Fortogna	3	3	3	3	3	3	3

a pag. 21 fra Lonato e Longobardi inserire:

Longarone Zoldo . .	3	3	3	3	3	3	3

a pag. 29 fra Pontelandolfo e Pontenure inserire:

Ponte nelle Alpi. . .	3	3	3	3	3	3	3

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910) »,

a pag. 7 fra Fabriano e Faenza inserire:

Faè Fortogna . . .	671	898	1332

a pag. 9 fra Lonato e Longobardi inserire:

Longarone Zoldo . .	674	901	1335

a pag. 12 fra Pontelandolfo e Pontenure inserire:

Ponte nelle Alpi . .	664	891	1325

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° marzo 1911) ».

a pag. 19 fra Fabriano e Faenza inserire:

Foè Fortogna	Camposampiero - Bologna-Livorno Centrale	674

Camposampiero-Ravenna-Castellamm. Adr.-Isernia-Cancello	898	Camposampiero-Ravenna-Termoli-Salerno	1332

a pag. 25 fra Lonato e Longobardi inserire:

Longarone Zoldo	Camposampiero - Bologna-Livorno Centrale	677	Camposampiero-Ravenna-Castellamm. Adr.-Isernia-Cancello	701	Camposampiero-Ravenna-Termoli-Salerno	1335

a pag. 35 fra Pontelandolfo e Pontenure inserire:

Ponte nelle Alpi	Camposampiero - Bologna-Livorno Centrale	667	Camposampiero-Ravenna-Castellam. - Adr. - Isernia-Cancello	891	Camposampiero-Ravenna-Termoli-Salerno	1325

Allegato **B** *all'Ordine Generale N. 10-1912.*

(52bis) Belluno-Cadore

Belluno						
10	**Ponte nelle Alpi**					
17	8	**Faè Fortogna**				
20	11	4	**Longarone Zoldo**			

SENTENZE

Espropriazioni per lavori ferroviari approvati sotto l'impero della legge 23 dicembre 1906, n. 638 - Occupazione temporanea d'urgenza - Occupazione definitiva.

Quando un lavoro ferroviario sia stato approvato dal Comitato d'Amministrazione delle Ferrovie sotto l'impero della legge 23 dicembre 1906 *N.* 638, *gli immobili occorrenti per la sua esecuzione possono essere occupati col procedimento delle occupazioni temporanee di urgenza dettato dall'articolo* 71 *della legge* 25 *giugno* 1865 *N.* 2359, *senza bisogno di un preventivo Decreto del Ministro dei LL. PP. Nè importa che il Decreto Prefettizio, autorizzante l'occupazione temporanea sia stato emesso quando era già entrata in vigore la Legge* 7 *luglio* 1907, *N.* 429, *che richiede il provvedimento Ministeriale, non potendo la Legge stessa regolare o modificare un rapporto divenuto perfetto sotto il dominio di quella preesistente. Per convertire poi in definitiva l'occupazione temporanea non occorre provocare una dichiarazione di p. u. dovendosi ritenere insita nel riconoscimento della urgenza e della indifferibilità del lavoro, effettuato nella specie « ope legis ». Dichiarata per legge la utilità pubblica di un'opera s'intendono modificati anche i piani regolatori, ove ciò occorra per la esecuzione dell'opera stessa. In ogni modo spetta al Comune e non al privato di gravarsi contro questa variante.*

IV. SEZIONE CONSIGLIO STATO, 22 marzo 1912 - Correga Bombrini c. FF. Stato e Prefetto di Genova.

FATTO

Addì 4 *marzo* 1907 il Comitato di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato approvò il progetto 9 febbraio stesso anno, per l'impianto del nuovo scalo merci P. V. e del deposito locomotive a Genova a Porto Brignole (Terralba) con i relativi stanziamenti per l'attuazione.

Addì 9 *aprile* 1908 il R. Prefetto di Genova autorizzò — a favore dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, la occupazione temporanea d'urgenza dei beni stabili identificati nel progetto interno e posti nel Comune di Genova (Frazione S. Fruttuoso), da servire per i lavori sovraindicati.

Addì 26 *maggio* 1908 lo stesso Prefetto ordinò che l'elenco delle ditte da espropriarsi e l'annesso piano parcellare fossero depositati, per 15 giorni consecutivi, nella Segreteria comunale di Genova e che dal Sindaco fosse pubblicato, nel Comune e nel foglio degli annunzi legali della Provincia, l'avviso indicante il luogo, la durata e lo scopo dell'eseguito deposito; formalità che furono adempiute, giusta attestazione del Segretario del Comune di Genova in calce all'ordinanza suddetta.

Frattanto la detta Marchesa Carrega-Bombrini Giovanna, il Comune di Genova ed altri avevano reclamato al Prefetto contro il Decreto 9 aprile 1908 e contro i precedenti atti nel decreto stesso richiamati:

1° per illegalità del procedimento mancando:

a) il decreto dichiarativo della pubblica utilità dell'opera;

b) il decreto ordinante la pubblicazione dell'elenco e del piano parcellare;

c) il deposito dello stesso decreto prefettizio e del decreto di occupazione d'urgenza nell'ufficio comunale;

2° per inapplicabilità al caso dell'art. 77 della legge 7 luglio 1907, N. 423, relativa alle indennità, e per deficienza di queste;

3° per essere il progetto del nuovo scalo merci di Terralba in contrasto col piano regolatore della città di Genova.

Il Prefetto, con ordinanza 2 gennaio 1909, respinse tali opposizioni ed ordinò l'esecuzione del piano, che venne quindi impugnato avanti a questa IV Sezione del Consiglio di Stato dalla Signora Marchesa Giovanna Carrega-Bombrini e dal Comune di Genova con due separati ricorsi, dei quali quello della Marchesa Carrega risulta notificato il 2 marzo 1909 al Prefetto di Genova, come tale e come rappresentante del Ministero dei Lavori Pubblici,

ed al Direttore Compartimentale delle Ferrovie dello Stato in Genova, ed il successivo giorno 3 marzo alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato in Roma, eseguendosene, quindi, con la debita documentazione, il deposito nella Segreteria di questo Collegio il 25 detto mese ed anno.

La Signora Carrega oppose 4 motivi di gravame:

1° Violazione dell'art. 29 dello Statuto fondamentale del Regno, dell'articolo 438 codice civile e degli art. 1 e 2 e seguenti, 9, 10, 11, 12, e seguenti, 16 e seguenti, 71 e 73 della legge 25 giugno 1865 su le espropriazioni per pubblica utilità, modificata dalla successiva legge 18 dicembre 1879; e dell'art. 76 della legge 7 luglio 1907, N. 429.

Difetta — secondo la ricorrente — all'occupazione definitiva dei suoi beni, per l'opera di cui si tratta, la dichiarazione di pubblica utilità. Tanto più era ciò indispensabile in quanto che la occupazione temporanea, autorizzata dal Prefetto, non aveva avuto luogo durante il corso di oltre due anni; ed in quanto la legge 7 luglio 1907, se aveva fatto eccezioni, nel senso di abbreviare le procedure, era ciò solamente in relazione alla occupazione temporanea, mentre, per passare alla definitiva, occorrevano sempre le forme e garanzie della legge organica su le espropriazioni;

2° Nuova violazione delle dette disposizioni dello articolo 8 della legge 23 dicembre 1906, N. 638, nonchè degli art. 71 e 73 della legge 25 giugno 1865 modificata da quella del 1879.

La legge del 1907 prescrive che, per aversi l'accertamento dell'urgenza e della indifferibilità dei lavori occorrenti per le Ferrovie, un decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, udito il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, dichiari tale urgenza e indifferibilità.

In contrario viene invocato l'art. 8 della legge 23 dicembre 1906, che dichiarò urgenti ed indifferibili, agli effetti dell'articolo 71 della legge del 1865 i nuovi impianti, gli ampliamenti ferroviari e le straordinarie manutenzioni delle Ferrovie; ma da un canto questo Art. 8 non tratta che della sola occupazione temporanea, dall'altra non risulta neppure citato nel decreto prefettizio del 1908; infine tale articolo aveva perduto valore dopo la legge

del 1907 che sostituiva al Prefetto il Ministero dei Lavori Pubblici, con nuove garanzie accessorie. E tutti i decreti prefettizi relativi a questo affare (si soggiunge in una memoria esplicativa dei motivi del ricorso) sono posteriori alla legge 7 luglio 1907;

3° Nuova violazione delle citate leggi, contraddizioni e mancanza di motivazione, e violazione dell'art. 19 della legge 25 giugno 1865.

È evidente il vizio di contradizione del decreto impugnato e del relativo procedimento. Agli effetti della occupazione temporanea vigerebbe la legge 23 dicembre 1906 con conseguenze definitive; agli effetti della indennità vigerebbe la legge 7 luglio 1907 e quella 15 giugno 1885, pel risanamento della città di Napoli. Inoltre, mentre nel proemio del decreto 2 gennaio 1909 si accenna all'esistenza dei decreti dichiarativi della espropriazione per pubblica utilità, nella parte motiva si riconosce che essi non esistono, in quanto sarebbero suppliti dalla legge del 1906. Il Sig. Prefetto, infine, non avrebbe risposto ad altre osservazioni fatte dalle parti, pur imponendo l'art. 19 della legge 25 giugno 1865 ch'egli risponda, motivando, alle osservazioni fatte;

4° Il contenuto di questo mezzo di ricorso è del seguente tenore: « La ricorrente intende qui espressamente richiamare a fare adesione agli altri motivi che i cointeressati fanno valere contro gli impugnati provvedimenti e in ispecie a quelli fatti valere dal Municipio di Genova in riguardo alla preesistenza di un piano regolatore della località, approvato per legge e non modificabile se non a sensi della stessa legge dell'anno 1877 approvante il piano regolatore ».

Conclude la ricorrente chiedendo che: « Piaccia all'Ecc.ma IV. Sezione del Consiglio di Stato dichiarare illegittimo il seguito provvedimento e revocare l'impugnato decreto ».

Anche il ricorso del Municipio di Genova era stato chiamato alla discussione orale per la stessa udienza nella quale il ricorso della Marchesa Carrega fu trattato; ma i difensori del Comune fecero istanza per ottenere un differimento giacchè erano vicine ad esser compiute pratiche di transazione, ed anzi lo schema di questa si trovava già approvato dal Consiglio Comunale. Non essendovi

opposizioni, il richiesto differimento venne, dal Presidente di questa IV Sezione, accordato.

La Signora Marchesa Carrega ebbe a depositare anche una memoria a sviluppo dei motivi del ricorso.

Dal loro canto le Ferrovie dello Stato si sono costituite resistenti in causa ed in una amplissima memoria defensionale hanno combattuto tutte le contrarie deduzioni e chiesto la reiezione del ricorso della Signora Marchesa Carrega, con la condanna della ricorrente alle spese.

DIRITTO

Attesochè risulti chiaro ed inoppugnabile dal combinato disposto dell'art. 5 della legge 22 aprile 1905 N. 137, con l'art. 48 dello Statuto della Società Italiana per le strade ferrate meridionali, divenuta, poi, esercente la rete adriatica, nel ventennio 1° luglio 1885 - 30 giugno 1905 (Statuto approvato col R. Decreto 20 novembre 1864, N. 1430, parte supplementare) che il corpo competente ad approvare l'opera d'onde procede la presente causa, addì 4 marzo 1907 (data appunto dall'approvazione del progetto dei lavori per l'impianto del nuovo scalo merci P. V. e del deposito locomotive a Genova P. B. - Terralba) era il comitato d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Attesochè la deliberazione di approvazione sia anteriore alla legge 7 luglio 1907, N. 429, ed, almeno negli effetti rimontanti a giorno precedente alla legge medesima, debba essere giudicata in relazione al disposto della legge 23 dicembre 1906, N. 638. Non è assolutamente ammissibile il concetto che una legge posteriore, la quale abbia diversamente provveduto, tolga efficacia ad un atto già perfetto ed a conseguenze già avveratesi, essendo canone elementare di diritto che, tranne espresse disposizioni in contrario, la nuova legge non provvede che per l'avvenire.

Attesochè l'art. 8 della legge 23 dicembre 1906, N. 638, disponesse: « I lavori occorrenti sulla rete delle Ferrovie esercitate dallo

Stato per nuovi impianti e per l'ampliamento degli impianti esistenti e quelli richiesti per la manutenzione straordinaria delle ferrovie stesse e loro dipendenze sono dichiarati urgenti e indifferibili agli effetti dell'articolo 71 della legge 25 giugno 1865, N. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, modificato dalla legge 18 dicembre 1879, N. 5188 ».

Attesochè l'approvazione del piano su cui si contende (piano indubbiamente governato, per la qualità dell'obbietto suo, dalla riferita disposizione di legge) implicasse, pertanto, fin dal 4 marzo 1907, la dichiarazione *di urgenza e di indifferibilità* di quei lavori, i quali, trattandosi di ferrovie, erano opere di pubblica utilità, avendo ciò detto l'art. 225 della legge su i lavori pubblici 20 marzo 1865 all. E; nè, d'altronde, può concepirsi dichiarazione di urgenza e d'indifferibilità se non sul presupposto di una pubblica utilità, presupposto, pertanto, che non può non essere nella causa dell'art. 8 della legge del 23 dicembre 1906.

Attesochè non monti, del pari, che si discorra in detto art. 8 solamente delle occupazioni temporanee; perocchè il convertirsi di esse in definitive corrisponde alla ragione specifica della occupazione ed è autorizzato espressamente l'art. 73 della legge su le espropriazioni, con richiamo alle formalità prescritte in relazione alla designazione dei beni da espropriarsi, designazione la quale succede alla dichiarazione di un'opera di pubblica utilità. Tale dichiarazione adunque, basta tanto all'ulteriore procedura per occupazioni immediatamente definitive, quanto per la conversione in definitive di occupazioni dapprincipio temporanee. Nella specie, al ciclo di forme prescritto dalla legge sulle espropriazioni per la dichiarazione di pubblica utilità si era sostituita la norma dell'articolo 225 della legge su i lavori pubblici, avvalorata dalla presunzione assoluta e generale di pubblica utilità insita nello art. 8 della legge del 23 dicembre 1906, per tutti i lavori ferroviari ivi enunciati; e la trasformazione in definitive delle occupazioni temporanee direttamente considerate dall'articolo stesso, in quanto inseparabile dalla ragione dei lavori, non richiedeva che l'osservanza delle norme richiamate nel capoverso dell'art. 73 della legge sulle espropriazioni cioè un complesso di norme riferentisi a momento posteriore alla dichiarazione di pubblica utilità.

Attesochè sia ben vero che fra l'approvazione del piano dei lavori (4 marzo 1907) e la data del decreto impugnato dalla Marchesa Carrega avanti a questa IV. Sezione del Consiglio di Stato, cioè il decreto 2 maggio 1909 con cui il Prefetto di Genova respinse le opposizioni della suddetta ed ordinò la esecuzione del piano dei lavori, intercedettero più di due anni, ma ciò non ha importanza legale, giacchè il biennio di cui, come durata massima delle occupazioni temporanee, tratta la prima parte dell'art. 73 della legge sulle espropriazioni non prende decorrenza dall'approvazione del piano, ma dal giorno in cui quelle occupazioni temporanee ebbero luogo. E se per necessità tecnica o come effetto delle opposizioni dei controinteressati l'urgenza non portò ad applicare immediatamente il decreto prefettizio di occupazione temporanea 9 aprile 1908, ciò non tolse valore all'atto medesimo, tanto più che, in relazione al successivo decreto 26 maggio 1908, emanato in osservanza del capoverso dell'art. 73 della legge sulle espropriazioni, essendo necessario di rendere definitive le occupazioni dapprima autorizzate soltanto temporaneamente, non intercedettero che 46 giorni, e l'ordinanza di esecuzione (2 gennaio 1909) sopravvenne a meno di nove mesi dal decreto di occupazione temporanea ed a meno di otto dal decreto di adempimento delle formalità prescritte, per far luogo ad una definitiva occupazione temporanea dei beni stessi.

Attesochè questa ultima affermazione d'indifferenza tra le due ipotesi di occupazione temporanea effettiva o rimasta ineseguita voglia essere meglio dichiarata. Nel sistema della legge fondamentale tanto l'occupazione definitiva di beni, quanto la temporanea presuppongono la dichiarazione di pubblica utilità, che deve essere fatta nei modi e termini della legge medesima, salvochè diversamente non provveda altra legge. L'occupazione temporanea effettiva non può durare oltre due anni, e la legge prende realmente a suo preconcetto il caso più consueto che è quello della occupazione temporanea effettiva allorchè dette norme, per la sua conversione in definitiva, norme che non richiedono affatto una nuova dichiarazione di pubblica utilità, e tanto meno potrebbero richiederla in tutte le ipotesi in cui una legge speciale abbia collegato a certe opere il carattere di pubblica utilità, escludendo così il procedimento dichiarativo di questa, di caso in caso, secondo la legge fondamentale.

I poteri prefettizi non investono meno l'ipotesi di occupazione definitiva che quella di occupazione temporanea; onde se sussiste la dichiarazione od il riconoscimento della pubblica utilità, si tratti dell'una o dell'altra poco importa, purchè le formalità successive concernenti l'occupazione definitiva risultino osservate. In altri termini il tempo rimasto, per qualsiasi causa, senza efficacia, per quant'è all'occupazione temporanea, non pregiudica gli effetti del preesistente riconoscimento della pubblica utilità, allo scopo di utilizzare il tempo medesimo per convertire l'occupazione da temporanea in definitiva nonostante che quella, dapprima decretata, non abbia avuto luogo.

Attesochè quanto precede esaurisca in senso di reiezione il 1° motivo di gravame, consistente in violazione di norme statutarie e di leggi diverse (cfr. la esposizione del fatto) per difetto di dichiarazione di pubblica utilità, per non effettuata occupazione temporanea dei beni, e per incapacità degli atti preordinati all'occupazione temporanea a sorreggere l'espropriazione definitiva.

Attesochè neppure sia fondato il secondo mezzo. Si dice che la legge 7 luglio 1907, N. 429, sostituì, nel suo art. 76, altro sistema ed altri organi a quelli di cui nell'art. 8 della legge 23 dicembre 1906 ed alle disposizioni legislative conferenti ai Prefetti il potere di cui, nella specie, venne fatto uso; ma tutto ciò pertiene alla dichiarazione di pubblica utilità che da implicita si volle esplicita ed alla dichiarazione di urgenza e d'indifferibilità dei lavori ferroviari; dichiarazione di pubblica utilità e di urgenza e d'indifferibilità affidate a decreti del Ministro dei Lavori pubblici. Se non che l'occorrenza intorno alla quale si disputa trovò costituenti un fatto compiuto tanto l'uno quanto l'altro provvedimento, sotto l'impero della legge anteriore; e già è stato visto che, intorno a ciò, la legge nuova non potè spiegare influenza modificatrice qualsiasi. Ed è in relazione alla continuata efficacia di tutto ciò, legittimata dal disposto dell'art. 8 della legge 23 dicembre 1906, cioè non in virtù degli atti prefettizi, ma in virtù di presunzione costituita da legge, che i decreti del Prefetto non sono che di presa d'atto e di esecuzione di una utilità e di una urgenza sussistenti fin dal giorno dell'approvazione del piano di lavori su cui si contende; laonde nulla significa contro la legittimità del procedimento che i decreti medesimi siano

di data posteriore alla legge del 7 luglio 1907. E questa considerazione concordata con le altre superiormente svolte trattando del 1° mezzo di gravame, basta a respingere l'eccezione che dovesse badarsi al momento delle decretazioni prefettizie, anzichè a quello dell'approvazione del piano, e dovessero riconoscersi illegittimi i decreti del Prefetto a causa della sopravvenuta disposizione della legge 7 luglio 1907. Per quanto è, infatti, alla occupazione dei beni sia a titolo temporaneo, sia definitivo, i poteri prefettizi rimasero quelli che erano; e per quanto ha tratto alla dichiarazione di pubblica utilità e di urgenza esse, neppure anteriormente alla legge del 1907, spettavano ai Prefetti, ma si fondavano su presunzione di legge speciale, collegata all'approvazione di un piano di lavori ferroviari. È stato già visto come tale presunzione, espressamente stabilita per le occupazioni temporanee, sorregga eziandio la conversione delle occupazioni medesime in esproprio definitivo; epperò, nella specie, non occorreva decretazione da parte del Ministero dei Lavori Pubblici in quanto l'anzidetta presunzione aveva avuto la sua applicazione pratica quando tuttora durava in vita la legge che ebbe a costituirla. E questa legge estendeva la presunzione medesima non soltanto a rotture di argini, rovesciamento di ponti e simili ipotesi: ma anche a *nuovi impianti ferroviari* e ad *ampliamento degli impianti esistenti*.

Attesochè nel ricorso si trovi in fatto accennato che i decreti prefettizi anteriori al decreto di occupazione temporanea, e questo stesso decreto non fossero recati comunque a conoscenza della ricorrente, e nella memoria esplicativa del ricorso si elevi a doglianza formale tale deduzione, per quanto concerne il decreto di occupazione temporanea. Se non chè, avendo avuto la Signora Marchesa Carrega così completa notizia di quell'atto da opporsi ad esso nella maniera la più esauriente innanzi al Prefetto, con tutti i punti di reclamo che reputò proponibili, l'eccezione di difetto di notifica non ha alcun fondamento giuridico, a prescindere del tutto da ogni altra considerazione in merito a tale formalità.

Attesochè dal secondo mezzo di gravame — che rimane respinto — trascorrendo al terzo, si rimprovera il decreto prefettizio 2 gennaio 1909 di contradizione, perchè mentre dice governata l'occupazione della legge del 23 dicembre 1906 — poi coordina la li-

quidazione dell'indennità alla legge del 7 luglio 1907. Questo mezzo di gravame sfugge alla competenza della IV Sezione del Consiglio di Stato, tutta la disputa consistendo su le norme, criterii e misure dell'indennità, date le premesse del decreto circa l'occupazione dei beni. Contradizione assoluta non sussiste, perocchè, mentre il presupposto primo della occupazione sorse in precedenza della legge del 1907, l'occupazione fu decretata successivamente alla legge medesima; e tutto il resto è contesa sulle indennità, contesa che la Signora Marchesa Carrega ha già portato avanti ai Tribunali ordinari, come risulta da documento in atti, e come il provvedimento prefettizio 2 gennaio 1909 aveva indicato doversi fare.

Attesochè il decreto impugnato rispondesse altresì ad altre eccezioni per vizi di forma nei seguenti termini: « che non sussiste la pretesa mancanza del decreto prefettizio con cui, a norma dell'articolo 17 della legge 25 giugno 1865, deve essere ordinata dal Prefetto la pubblicazione dell'elenco e del piano parcellare, giacchè tale decreto esiste e figura in calce dello elenco pubblicato; e che nessuna disposizione di legge prescrive il deposito nell'ufficio comunale del decreto di occupazione di urgenza e della dichiarazione di pubblica utilità nei casi in cui questa sia richiesta ». E non si scorge da questo Collegio in che il Prefetto abbia mancato di ribattere le opposizioni ad esse presentate.

Attesochè similmente il generico riferimento ai motivi dall'altro ricorrente Comune di Genova non possa essere oggi discusso, perchè su quel ricorso non si provvede; mentre pel riferimento al motivo specifico consistente nella perturbazione di un piano regolatore della città di Genova approvato con legge, perturbazione che sarebbe la conseguenza del piano di lavori su cui si contende, questo Collegio si limita a dichiarare che un'opera specialissima di pubblica utilità e in virtù di legge può ben prevalere e modificare in qualche parte un piano regolatore sia pure da legge approvato, e che qualunque più particolare considerazione deve essere riserbata al dibattito sul ricorso del Comune di Genova, rispetto al quale la Marchesa Carrega potrà, se crede, assumere la veste di interventrice aderente alla tesi del Comune, in quanto invocabili anche dal punto di vista del privato interesse della stessa Signora Marchesa. Neppure il contenuto del IV Motivo di gravame può essere, quindi, accolto.

Attesochè le particolarità della causa suggeriscano di compensarne le spese.

P. q. m., la Sezione, salva ogni azione competente avanti al giudice ordinario, per quanto concerne le indennità di espropriazione, respinge il ricorso della Signora Marchesa Giovanni Carrega-Bombrini e compensa le spese della causa.

Circolare N. 102R (SERVIZIO VIII).

I^a Mostra d'arte calabrese in Catanzaro.

(Vedi Circolare N. 49R-1912).

Si avverte che il periodo di tempo per le spedizioni delle opere d'arte di ritorno dalla Mostra sovraindicata è stato prolungato a tutto il 15 agosto 1912.

Circolare N. 103R (SERVIZIO VIII).

III Congresso degli esperantisti italiani in Verona.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 5 al 9 agosto 1912.
RITORNO: dal 6 al 14 agosto 1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, agosto 1912 — Tip. Editr. Nazionale - C-80.

ANNO V - N. 33

15 AGOSTO 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁂

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

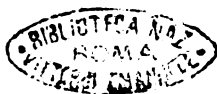
INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE *n. 835 del 14 luglio 1912, contenente disposizioni per l'equo trattamento del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto, per le tasse di bollo sui relativi biglietti e per la tassa di registro sugli atti di concessione di tramvie* (1).

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Al personale addetto ai pubblici servizi, concessi all'industria privata o esercitati da Provincie o da Comuni, per i trasporti su ferrovie e su tramvie intercomunali a trazione meccanica, e così pure al personale addetto a pubblici servizi di linee di navigazione interna extra-urbana, con motori meccanici, sono appalicabili le norme per l'equo trattamento del personale indicate negli articoli 21 e 22 della legge 30 giugno 1906, n. 272, con le modificazioni e aggiunte contenute negli articoli seguenti:

È eccettuato il personale direttivo, per il quale siano regolati i reciproci rapporti da patti speciali.

Art. 2.

Per l'applicazione delle norme riguardanti l'equo trattamento del personale indicato nel precedente articolo, è istituita una Com-

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale n.* 186 *del 7 agosto* 1912.

missione consultiva permanente, nominata dal ministro dei lavori pubblici.

Essa è composta di dodici persone, e cioè:

un consigliere di Stato, presidente;

un consigliere di Cassazione, vice-presidente;

due funzionari del Ministero di agricoltura, industria e commercio, un funzionario per il Ministero dei lavori pubblici e uno per quello del tesoro;

un funzionario della Direzione generale delle ferrovie dello Stato;

un delegato della Cassa nazionale di previdenza;

e quattro membri del Consiglio superiore del lavoro, designati dal medesimo, due tra i consiglieri di parte operaia e due fra quelli di parte industriale.

I componenti la Commissione durano in carica per cinque anni e sono rieleggibili.

Art. 3.

La Commissine consultiva permanente sente, volta per volta, tanto i rappresentanti degli esercenti o concessionari delle imprese di trasporto indicate nell'articolo 1, quanto quelli del personale che ne dipende. Quindi emette il suo parere, in seguito al quale il ministro dei lavori pubblici determina, per ciascun caso, le norme da osservarsi.

Il ministro dei lavori pubblici provvederà col regolamento a determinare le norme per la costituzione di legali rappresentanze da eleggersi dal personale medesimo.

Art. 4.

La Commissione consultiva esamina, per ciascun caso, se il trattamento sia equo o quali modificazioni occorrano per renderlo tale, in analogia a quello delle ferrovie dello Stato, tenuto però conto delle condizioni economiche locali e di quelle finanziarie

della azienda, dei requisiti per l'ammissione del personale e del servizio che esso deve prestare.

Art. 5.

Le norme per l'equo trattamento non potranno essere modificate prima di sei anni dalla decorrenza stabilita per i quadri organici in esse approvati.

Art. 6.

La iscrizione del personale alla Cassa nazionale di previdenza a norma dell'art. 21 della legge 30 giugno 1906, n. 272, deve risultare da convenzione, fra la Cassa e l'impresa dei trasporti, approvata dal ministro dei lavori pubblici, sentita la Commissione consultiva di cui all'art. 2.

I RR. decreti per l'approvazione degli statuti delle Casse mutue a norma dell'art. 22 della legge predetta, come degli altri Istituti speciali di previdenza, sono promossi dal ministro di agricoltura, industria e commercio, d'accordo col ministro dei lavori pubblici, sentita la Commissione di cui all'art. 2 e il Consiglio della previdenza e delle assicurazini sociali.

Art. 7.

Il personale delle imprese di trasporti meccanici da classificarsi fra gli operai, quando sia inscritto alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia, ha diritto a tutti i relativi beneficî, compresa la quota di concorso annuale dello Stato o della Cassa medesima, ancorchè faccia parte di Casse mutue speciali, se non altrimenti sovvenzionate dallo Stato.

Art. 8.

Allo scopo di provvedere ad un equo trattamento per la invalidità e la vecchiaia del personale, il ministro dei lavori pubblici, previo esame delle condizioni finanziarie degli esercenti o con-

cessionari delle imprese di trasporti considerate nella presente legge, sentito il parere della Commissione consultiva, ha facoltà di richiedere un aumento del *contributo ordinario* di previdenza oltre i limiti minimi stabiliti dall'art. 21 della legge 30 giugno 1906, n. 272, in misura però che l'aumento non ecceda il 2 per cento degli stipendi o salari del personale.

Allo stesso scopo, e previe le stesse indagini, il ministro potrà richiedere che sia stabilito un *contributo speciale* a favore degli agenti anziani, da versarsi in una sola volta o a rate, in misura non inferiore alla metà del contributo ordinario, computato per un numero di anni eguale alla differenza tra 25 e il numero di anni di servizio prestato o da prestare dopo l'applicazione del contributo ordinario.

Nelle ipotesi considerate nei due comma precedenti, la facoltà di accrescere i contributi si intende estesa in egual misura anche alle quote a carico degli impiegati e degli agenti; le quali saranno effettivamente versate mediante ritenuta su stipendi e salari.

Art. 9.

Nelle controversie d'indole collettiva fra il personale e i concessionari, la decisione può essere conferita, di accordo fra le parti, a tutti o alcuni componenti la Commissione, costituiti in Collegio arbitrale.

Può altresì la Commissione, su richiesta di una delle parti, comunicata all'altra parte, esprimere parere motivato sulla equa soluzione delle controversie stesse.

Art. 10.

È punita con l'ammenda fino a lire mille qualunque contravvenzione da parte dei concessionari o esercenti di ferrovie agli articoli 21 e 22 della legge 30 giugno 1906, n. 272, e alla presente legge, e con l'ammenda fino a lire cinquecento qualunque contravvenzione alle norme regolarmente approvate.

Quando i concessionari od esercenti non ottemperino nei termini loro prefissi alle ingiunzioni del ministro dei lavori pubblici, sarà provveduto d'ufficio, seguendo, per il ricupero delle spese, la procedura di cui all'art. 16 della legge 16 giugno 1907, n. 540.

Il prodotto delle pene pecuniarie comminate in questo articolo è devoluto alla Cassa di previdenza o alla Cassa mutua, e propriamente a favore degli anziani del personale appartenente all'azienda condannata.

Art. 11.

Per far fronte agli oneri che eventualmene derivassero dalla osservanza della presente legge, i concessionari e gli esercenti sono autorizzati ad introdurre nelle tariffe e nei diritti fissi, aumenti analoghi a quelli di cui agli art. 14 e 15 della legge 13 aprile 1911, n. 310, salvo in ogni caso l'approvazione governativa.

Laddove i compensi indicati nel comma precedente siano non applicabili al caso o non adeguati, il ministro dei lavori pubblici, sentita la Commissine consultiva, autorizza gli esercenti o concessionari a modificare le tariffe e i diritti fissi, anche in deroga a quelle pattuite con gli enti concedenti, e così ad accrescere, nei limiti dello stretto necessario, i prezzi dei trasporti. Tali aumenti però (tenuto conto degli aumenti di cui al comma precedente) non potranno essere mai in misura eccedente il 6 per cento di ciascun prezzo massimo del trasporto dei viaggiatori e delle merci a grande velocità, e il 3 per cento per ciascun prezzo di trasporto delle merci a piccola velocità.

Qualora poi le difficoltà del caso lo esigano, il ministro dei lavori pubblici, sentita la Commissione consultiva, ha facoltà di autorizzare, nei limiti del necessario, altre modificazioni nei capitolati dei preesistenti atti di concessione, compresi i patti riguardanti la compartecipazione ai prodotti a favore dello Stato o degli enti concedenti, da qualunque atto o disposizione sia stabilita. In quest'ultimo caso, quando trattisi di scemare le quote di compartecipazione a favore dello Stato, si richiede pure il previo concerto col ministro del tesoro.

Le disposizioni contenute nel presente articolo, valgono in quanto sieno applicabili, anche per le tramvie intercomunali e per le linee di navigazione in servizio pubblico.

Art. 12.

Le disposizioni contenute nell'art. 7 della legge 12 luglio 1908, n. 444, sono applicabili anche alle ferrovie concesse anteriormente alla legge medesima. E anche per queste il Ministero dei lavori pubblici determina quale parte della sovvenzione dallo Stato concessa sia da attribuirsi alla costruzione della ferrovia e quale all'esercizio.

Fra gli Istituti di credito, di cui al terzo comma del succitato articolo, si dichiarano compresi gli Istituti di emissione i quali possono all'uopo fare anticipazioni a termine dell'art. 29 della legge 28 aprile 1910, n. 204 (testo unico).

Art. 13.

I concessionari di ferrovie, di tramvie e di servizi di navigazione interna hanno facoltà di emettere obbligazioni, in titoli nominativi o al portatore, da ammortizzare entro il periodo di durata della concessione, per un ammontare non superiore al doppio del capitale sociale versato, se trattasi di obbligazioni non coperte da garanzie speciali.

La sovvenzione dovuta dallo Stato o da altri enti pubblici potrà essere dai concessionari vincolata a garanzia di altre obbligazioni emesse o da emettere, anche agli effetti dell'art. 171, secondo comma, del Codice di commercio.

Le modalità di siffatto vincolo saranno stabilite con decreto Reale, promosso dal ministro del tesoro di concerto col ministro dei lavori pubblici.

Art. 14.

Alle disposizioni contenute negli articoli 20, n. 5 e 66, ultimo comma, della legge sul bollo (testo unico) 4 luglio 1897, n. 414, nell'art. 3 della legge 9 giugno 1901, n. 220, e nell'art. 16 della legge 30 giugno 1906, n. 272, sono sostituite le disposizioni seguenti:

a) sui biglietti, contromarche e riscontri relativi ai trasporti di persone e di merci su ferrovie, comprese quelle in esercizio economico, e così pure ai trasporti su linee automobilistiche, sarà applicata una tassa di bollo proporzionale allo importo totale dei biglietti per i viaggiatori e dei riscontri per le merci nella misura dell'uno e mezzo per cento, fatta eccezione dei trasporti di merci a piccola velocità per i quali sarà applicata l'aliquota di cent. 40 per ogni 100 lire.

Sono però esenti dalla tassa di bollo i biglietti per trasporti in ferrovia di viaggiatori dell'ultima classe, se di importo non superiore a mezza lira;

b) sui biglietti per l'abbonamento al trasporto a tempo determinato di viaggiatori, rimane ferma la tassa di bollo proporzionale al loro importo nella misura dell'uno e mezzo per cento, come è stabilito dall'art. 16 della legge 30 giugno 1906, n. 272;

c) per i trasporti di persone e di merci sulle tramvie intercomunali, sui biglietti, compresi quelli di abbonamento, come sulle contromarche e riscontri, il cui importo sia superiore a 50 centesimi, rimane ferma la tassa di bollo in ragione dell'1 per cento come è stabilito dall'art. 27 della legge 23 aprile 1911, numero 509.

Per le tramvie urbane rimane ferma la esenzione da bollo giusta il disposto della legge predetta.

Le disposizioni recate dal comma *c*) del presente articolo sono applicabili anche ai trasporti su battelli con motori meccanici per la navigazione interna, rimanendo esenti da bollo quelli sui battelli addetti ai servizi urbani.

Art. 15.

La sovratassa a favore delle Provincie danneggiate dal terremoto, sui trasporti su ferrovie e sulle linee di navigazione, stabilita in via temporanea dalla legge 12 gennaio 1909, n. 12, modificata con la legge 27 giugno 1909, n. 411, e prorogata con l'art. 1 della legge 28 luglio 1911, n. 842 (1), sarà applicata raddoppiando le aliquote indicate nel precedente art. 14.

Rimane ferma la disposizione speciale contenuta nelle predette leggi, relativa ai biglietti di abbonamento e ai trasporti sulle ferrovie in esercizio economico.

Rimangono esenti dalle sovratasse i biglietti della ultima classe per le percorrenze di 10 chilometri, se di semplice andata, e di 20 chilometri se di andata e riorno.

Art. 16.

Per la rivalsa a favore degli esercenti o concessionari, verso il pubblico, la tassa di bollo proporzionale e la sovratassa stabilite nei precedenti articoli devono essere conglobate, in una colla tassa erariale sui trasporti di cui alle leggi 6 aprile 1862, n. 542, 14 giugno 1874, n. 1945, e 29 marzo 1900, n. 101, col prezzo del trasporto. E a tal fine si deve moltiplicare la base della tariffa per viaggiatori e merci per il numero dei chilometri, aggiungendo

---

(1) Questa legge è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* N. 193 del 18 agosto 1912.

L'articolo 1°, che solo interessa la nostra Amministrazione, è così concepito:

« ART. 1. — *Il termine per l'applicazione dell'addizionale, stabilito « dall'art.* 2 *della legge* 12 *gennaio* 1909, *n.* 12, *modificato dalla legge « 27 giugno* 1909, *n.* 491, *è prorogato di* 10 *anni.*

« *I relativi proventi saranno destinati dal* 1° *gennaio* 1912, *oltre « che agli scopi di cui al citato articolo, anche a quelli menzionati « nella presente legge* ».

al prodotto l'importo delle predette tasse e sovratassa, salvo unico arrotondamento a cinque centesimi per le frazioni del prezzo totale inferiori a cinque centesimi.

Art. 17.

Gli atti di concessione ed esercizio di tramvie a trazione meccanica, sono soggetti alla tassa di registro proporzionale stabilita per i contratti d'appalto.

La tassa deve applicarsi sull'ammontare della spesa totale di costruzione o primo impianto della linea: la quale spesa, in via provvisoria, viene desunta dal piano finanziario presentato dal concessionario e approvato dall'ente concedente. Costruita e collaudata la linea, si procede poi alla liquidazione definitiva della tassa dovuta, commisurata alla spesa effettivamente occorsa.

Nulla è innovato in rispetto ai privilegi che, ai termini delle leggi vigenti, lo Stato ha facoltà di dare, in materia di tasse di registro, per le concessioni da esso fatte direttamente.

Disposizioni transitorie.

Ar. 18.

Le norme per l'equo trattamento del personale, che siano già state approvate prima della presente legge, continueranno ad avere vigore per un periodo di tempo non superiore a quello stabilito nell'art. 5 della presente legge.

Art. 19.

Le disposizioni contenute nei precedenti articoli 6, 7 e 8 sono applicabili ancorchè, anteriormente alla presente legge, siano state eseguite le inscrizioni del personale alla Cassa nazionale di previdenza, o siano stati approvati gli statuti delle Casse mutue

speciali, ai termini degli articoli 21 e 22 della legge 30 giugno 1906, n. 272.

Art. 20.

Le disposizioni dei precedenti articoli 14, 15 e 16 avranno effetto dal 1° di gennaio 1913.

Art. 21.

Il Governo del Re è autorizzato a coordinare col testo unico approvato con R. decreto del 9 maggio 1912, le disposizioni della presente; e d è pure autorizzato a dare, con regolamento generale o con regolamenti speciali, quelle norme che occorressero per la applicazione di questa legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 14 *luglio* 1912.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI — NITTI.

Visto, *Il Guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 237. (Servizio VIII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910)

Nell'elenco delle Società Ginnastiche ammesse a fruire della Concessione Speciale XIV aggiungere, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Sede	*Denominazione*
Milano	« Pro Morivione » Circolo Popolare di Sport.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 238. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 222-1912).

Con validità del 16 agosto 1912 dovrà introdursi a pagina 483-*a* della tariffa eccezionale N. 1, serie *p*, per la relazione Maizières-Pino, il prezzo speciale di L. 1.62 (1) col richiamo alla nota (1) già esistente appiedi di detta pagina.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 239. (Servizio VII e XI).

Attivazione d'un nuovo fascio binari di partenza a Novi S. Bovo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 58-1906).

Dalle ore 10 del 22 agosto 1912 verrà attivato in stazione di Novi S. Bovo un nuovo fascio di binari di partenza pei treni in direzione di Tortona, allacciato al km. 2+587,15 al binario dei treni pari mediante traversata, il deviatoio della quale, inserito sul detto binario è incontrato di calcio dai treni stessi.

L'allacciamento è protetto dal segnale 27 A del posto di blocco 22 (cabina A) e da un semaforo di partenza collocato all'estremità del fascio verso il binario di corsa, a destra dei treni ai quali comanda.

La manovra dei deviatoi del fascio e del relativo semaforo di partenza sarà fatta con apparato Saxby in apposita cabina, pure situata all'estremità del fascio, a sinistra dei treni in partenza: invece i deviatoi della traversata saranno manovrati dalla cabina A, la quale dà altresì il consenso sul detto semaforo.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 e 46 *del Compartimento di Genova.*

Ordine di Servizio N. 240 (Servizi VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Mestre S. Michele del Quarto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 387-1911)

Dalle ore 16 del 1° agosto 1912 è stato attivato sul tratto Mestre S. Michele del Quarto della linea Mestre-Portogruaro-Casarsa, il doppio binario che si stacca da quello della linea Mestre Udine al km. 0+819,40 presso il quadrivio Gazzera.

Distribuito alle classi degli agenti 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Venezia.*

Ordine di Servizio N. 241. (Servizio VII).

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 188-1912)

La Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Casale Monferrato, già ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel Regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 167-1911, è stata ammessa anche al servizio di distribuzione delle derrate alimentari ai propri soci residenti nelle stazioni di Valenza, Castel d'Agogna, Portacomaro, Asigliano e Verolongo.

Saranno quindi da farsi le opportune aggiunte tanto nell'articolo 17, quanto nell'elenco allegato *C* del Regolamento suddetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 242 (Servizio VIII).

Servizi italo-germanico ed italo-svizzero.

(Vedi Ordini di Servizio N. 187 e 222 del 1912).

A datare dal 16 agosto 1912 la stazione di Bellisio Solfare viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 3 P. V. per trasporti di zolfo a vagone completo in servizio diretto italo-germanico ed italo-svizzero, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale.

Servizio Italo-Germanico.

Bellisio Solfare. . . .	Chiasso	2.40
	Peri	2.03

Servizio Italo-Svizzero.

Bellisio Solfare. . . .	Chiasso	2.40
	Pino	2.61
	Iselle	2.78

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nel Fascicolo dei prezzi italiani pei servizi internazionali, edito il 1° novembre 1911, rispettivamente a pag. 109 e 158:

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 243. (Servizi VIII).

Tariffa locale N. 228 P. V.

Col 16 agosto 1912 la tariffa locale N. 228 P. V. valevole pei trasporti di « assi d'acciaio smontati e cerchioni per ferrovie fabbricati da stabilimenti nazionali » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Paratico ed in destinazione delle stazioni di tutte le linee continentali dello Stato.

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 244. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 601 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 150-1911).

Col 16 agosto 1912 la tariffa locale N. 601 P. V. serie *A*, *B*, *C* e *D* valevole per i trasporti di « vetrerie di fabbricazione nazionale », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Molfetta ed in destinazione di quelle di tutta la rete dello Stato.

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 245 (Servizio VII).

Servizio cumulativo con la ferrovia Santhià-Biella e la ferrovia Suzzara-Ferrara.

A datare dal 19 agosto 1912 viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. Accelerata e P. V. Ordinaria, di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri fra le stazioni della ferrovia Santhià-Biella da una parte e quelle della Ferrovia Suzzara-Ferrara dall'altra in quanto le une e le altre siano abilitate ai servizi medesimi.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, sopratasse, ecc., valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato quale Amministrazione intermedia.

Opportune aggiunte saranno da introdursi, in relazione a quanto sopra, nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 246. (Servizio VIII)

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 193-1912).

In seguito a comunicazioni pervenute dalle Ferrovie estere devono essere introdotte nella tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° gennaio 1912), con validità dal 15 agosto 1912, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

PARTE I-*B*.

Inserire, nelle sedi opportune, le seguenti nuove posizioni:

312 *a*	236 *a*	Baracche e casette (le cui parti principali siano di legno) smontate, nuove . . .	7	5	13	II	AI	A II	—	—
312 *b*	236 *b*	— come sopra, usate .	7	5	13	II	AI	C	—	—
737 *a*	1356 *a*	Casette di legno - vedi Baracche	—	—	—	—	—	—	—	—

Nel testo tedesco della nomenclatura, inserire le posizioni seguenti:

236 *a*	312 *a*	Baracken und Häuser deren Hauptbestandteile aus Holz bestehen, zerlegt, neu . . . .
236 *b*	312 *b*	— wie vorstehend, gebraucht . . . .
1536 *a*	737 *a*	Häuser aus Holz - siehe Baracken.

PARTE I-C.

Inserire, nell'Elenco delle stazioni austro-ungariche (pag. 18) la seguente stazione con le relative indicazioni e distanze:

Nusle-Vršovic	St. B.	910	687	786	814

PARTE II.

Indice: Aggiungere, nella sede opportuna, le seguenti indicazioni:

Tariffa eccezionale XLII per bottoni di metallo e metalli in lavori . . . . pag. 160-*a*.

Fascicolo 1-*a* pag. 160-*a*. Aggiungere l'allegata nuova tariffa eccezionale N. XLII.

Con validità dal 20 agosto 1912 inserire nella tariffa eccezionale N. XXV (pag. 143) il nome della stazione di Komaròm coi seguenti prezzi:

Amministrazione	Da	Pei transiti di	A	B	C
			Franchi per quintale		
S. B.	Komarom	Peri	2.24	2.47	—
		Pontebba	1.75	1.94	—
		Cormons	1.68	1.87	—
		Cervignano	1.68	1.87	—

Con decorrenza dal 1° settembre 1912 devono essere introdotte, nella tariffa diretta, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

PARTE I-*C*.

Pag. 44. - Annullare il nome della stazione di Desenzano Lago e le relative indicazioni e distanze.

Pag. 45. - Annullare le indicazioni e distanze relative alla stazione di Dogna, compresa la nota (49), e sostituirle con le seguenti:

Dogna (23)	—	321	8	81	100

Pag. 49. - Inserire, nella sede opportuna, il nome della stazione di Greco con le seguenti indicazioni e distanze:

Greco	—	192	437	387	361

Pag. 65. - Annullare le indicazioni e distanze relative a Pontebba stazione e sostituirle come appresso:

Pontebba stazione (57)	—	328	1	88	107

(57). - Sono escluse dal trasporto in base alla presente tariffa le spedizioni da Pontebba loco a Pontafel loco o viceversa.

Alle spedizioni da Pontebba loco per stazioni situate oltre Pontafel, o viceversa, saranno applicati:

1) - sulla percorrenza italiana, i prezzi di 1 Km. risultanti dal fascicolo dei « Prezzi ecc. », (edizione 1° novembre 1911);

2) - sulla percorrenza estera, i prezzi previsti pel transito di Pontebba nei fascicoli 1-*a* e 1-*b* della Parte II.

Alle spedizioni da Pontafel loco per stazioni situate oltre Pontebba, o viceversa, saranno applicati:

1) - sulla percorrenza italiana, i prezzi risultanti dal suddetto fascicolo;

2) - sulla percorrenza estera, i prezzi previsti per la relazione Pontafel-Pontebba transito, nel fascicolo 1-*a* della Parte II.

Nel fascicolo dei « Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ecc. », edizione 1° novembre 1911, dev'essere apportata, con effetto immediato, la seguente correzione:

Pag. 53. - Tariffa eccezionale N. 1. - Rettificare in *L.* 0.34 il prezzo di *L.* 0.37, indicato per la relazione Udine Stazione-Cervignano transito, tanto per le spedizioni in partite di 10 tonnellate quanto per quelle di 50 tonnellate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 66 (Servizio VIII).

Chiusura dell'Agenzia di Città di Mestre.

Col giorno 15 agosto 1912 si chiude all'esercizio l'Agenzia di Città di Mestre e cessa, per conseguenza, di funzionare, in quella stazione, il servizio dei trasporti a domicilio.

Si dovranno, pertanto, cancellare a pag. 23 del fascicolo « Norme, Condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio (edizione aprile 1912) » il nome della stazione di Mestre e le relative indicazioni ed a pag. 55 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione 1908) » le lettere G e P poste nella colonna 14 di fianco al nome della stazione medesima.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 67 (SERVIZIO VIII).

Pesatura delle merci presentate per la spedizione.

Risulta che da parte delle stazioni non si osserva sempre con la voluta scrupolosità la prescrizione di verificare il peso delle merci presentate per la spedizione e che, allorquando esso è dichiarato dagli speditori, viene fatto figurare anche come riconosciuto, mentre in realtà non ne fu controllata l'esattezza.

Sorgono così frequenti contestazioni con i destinatari e da parte delle stesse Amministrazioni corrispondenti, se trattasi di trasporti effettuati in servizio cumulativo, vengono fatte riserve ogni qualvolta sia riscontrata una differenza di peso in meno, giacchè ciò dà motivo a sospettare che sia avvenuta una sottrazione di merce, tanto più se i colli, pur non essendo propriamente in cattive condizioni, presentano un qualche rallentamento delle corde che li assicurano, oppure la mancanza di qualche chiodo agli imballaggi formati di casse, od altri motivi di dubbio conseguenti dal trasporto a lungo percorso.

Quando poi si tratti di trasporti effettuati in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, pei quali sono più difficili le manipolazioni e più facili i danni nell'eseguimento delle stesse, ed anche durante la permanenza delle merci nelle stive dei piroscafi, cosicchè possono arrivare a destinazione in cattive condizioni, si rende più fondato il sospetto di una manomissione quante volte risulti il peso inferiore a quello dichiarato e riconosciuto.

È pertanto indispensabile che le stazioni verifichino sempre scrupolosamente il peso delle merci loro presentate per la spedizione e non omettano mai di controllarlo attentamente quando il peso stesso viene dichiarato dai mittenti, attenendosi alle prescrizioni vigenti nei casi in cui manchino loro i mezzi per eseguire la verifica dei pesi.

Si invitano i Sigg. Capi stazione e Capi gestione a provvedere perchè sia ottemperato a quanto sopra, e si raccomanda ai Sigg. Ispettori di Riparto e Controllori del Traffico di invigilare a che le presenti disposizioni siano ossservate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7 *ed al personale delle gestioni.*

R. BIANCHI.
Il Direttore Generale

RESOCONTO DELLA CONFERENZA PLENARIA
dei Rappresentanti del Personale
tenuta il 6 agosto 1912 (1)

Presiede il Direttore Generale Ing. Riccardo BIANCHI.

Sono intervenuti tutti i rappresentanti all'infuori del Signor MONTALTO, rappresentante la 45ª Categoria, impedito perchè in servizio della R. Marina su un piroscafo requisito quale incrociatore ausiliario: il rappresentante MARASÀ non ha potuto sostituirlo, perchè impedito per lo stesso motivo.

Comunicazioni del Presidente.

Presidente. Ricorda che nella conferenza plenaria dell'11 novembre 1911 aveva preannunciato che la rappresentanza del personale si sarebbe di nuovo convocata in febbraio, nella quale occasione sarebbero state comunicate alla rappresentanza stessa le

---

(1) Ordine del giorno della seduta.

— *Comunicazioni del Presidente.*

— *Esame della proposta presentata dal Sig.* Attilio FELLINI, *Rappresentante la 36ª categoria, a nome anche dei Rappresentanti di altre 20 categorie per*: « PRELEVAMENTO DAL FONDO PENSIONI DI ALTRI 50 MILIONI PER COSTRUIRE NUOVE CASE ECONOMICHE PER I FERROVIERI ».

— *Esame della memoria presentata dal Sig.* Palmerino TACCONI, *Rappresentante la categoria 37ª, a nome anche dei Rappresentanti di altre 25 categorie sul seguente argomento*:

« FUNZIONAMENTO DELL'ISTITUTO DELLA RAPPRESENTANZA DEL PERSONALE ».

— *Esame della memoria presentata dai Signori Ing.* Giovanni PIETRI, *Rappresentante la 1ª categoria, ed* Alessandro ALESSANDRINI, *Rappresentante la 6ª categoria, a nome anche dei Rappresentanti di altre 24 categorie, sul seguente argomento*:

« LA CESSIONE DELLO STIPENDIO DEL PERSONALE DELLE FERROVIE DELLO STATO ».

basi sulle quali il Governo avrebbe proposto al Parlamento l'approvazione del progetto di legge sulla istituzione di un'opera per gli orfani dei ferrovieri e sulla buonuscita al personale. Ragioni facili a comprendersi, date le condizioni in cui si trova il nostro paese, hanno impedito al Governo di prendere decisioni nel tempo che a tutta prima poteva presumersi sufficiente sulle proposte presentate al riguardo dalla Direzione Generale, ciò che ha fattò rimandare di mese in mese la convocazione della conferenza plenària. L'oratore nutre però fiducia che da questo ritardo non perverrà danno alcuno al personale, come non ne venne nel 1911 per essere stata ritardata la discussione della Legge N. 310.

Riferisce poi che vi sono delle memorie presentate dalla rappresentanza riguardanti richieste di miglioramento nel trattamento di pensione. Osserva al riguardo che, prima di discutere in quale forma e misura possa essere accordato tale miglioramento, occorre mettere bene in chiaro che il personale ferroviario ha un trattamento suo proprio e non aspira a quello del personale di altre Amministrazioni dello Stato. Occorre poi che siano determinate le disponibilità presenti e future del fondo pensioni; e per far ciò è opportuno attendere l'esito della causa intentata dal Governo alle Società già esercenti le ferrovie per il disavanzo delle Casse Pensioni, di non lontana decisione: dopo di che potranno essere completati gli studi già iniziati sulle disponibilità e sulla loro misura, e potranno essere esaminate tutte le proposte di miglioria. E siccome il fondo pensioni è costituito anche dai versamenti effettuati dal personale già a riposo o che sta per essere collocato in quiescenza, egli è d'opinione che anche ad essi debbano essere estesi quei miglioramenti che potessero approvarsi in materia.

Bianco (cat. 30ª). Esprime il disappunto suo e di molti colleghi per il ritardo nella convocazione della conferenza plenaria, affermando che è stato violato lo spirito e la lettera della legge che istituì la rappresentanza, la quale stabilisce il minimo di due adunanze per ogni anno, dal momento che nell'anno finanziario 1911-1912 è stata tenuta una sola adunanza che può ritenersi piuttosto di presentazione. Lamenta poi che non sia stata osservata la disposizione legislativa che stabiliva la presentazione entro il mese di aprile 1912 del disegno di legge per l'orfanotrofio e per la buonuscita, affermando che queste inosservanze di legge non infondono

certo un senso di disciplina nelle masse. Per quanto riguarda la memoria sul miglioramento delle pensioni s'augura che non si verifichi un forte ritardo nella risoluzione della causa, chè altrimenti converrebbe completare gli studi in base alle disponibilità attuali e su queste adottare i provvedimenti necessari pel personale, che non rappresenterebbero che un temperamento momentaneo.

Signorini. (Cat. 14ª). Fa notare che nella memoria per modificazioni al Regolamento del personale presentata per incarico di altre 26 categorie dai rappresentanti Signori Ing. DORE, ALESSANDRINI e PECORARO vi sono dichiarazioni che significherebbero rinuncia ai desiderati di miglioramento, a nome anche del personale esecutivo.

Presenta al riguardo al Presidente una dichiarazione firmata da lui e dai rappresentanti delle categorie 12ª, 16ª, 18ª, 19ª, 20ª, 22ª, 23ª, 31ª, 32ª, 33ª, 34ª, 35ª, 36ª, 38ª, 39ª, 42ª, 44ª, 46ª, colla quale si afferma che la grande maggioranza del personale esecutivo non intende rinunciare ad alcuna delle richieste contenute nella memoria presentata nella seduta plenaria dell'11 dicembre 1911 dal rappresentante Sig. FELLINI e firmata da altri 18 rappresentanti; e per quanto riguarda il progetto per il miglioramento del trattamento di pensione presentato dal rappresentante Ing. PIETRI, si rivendica la priorità del progetto sulla riforma delle pensioni contenuto nella memoria sopra citata, riconosciuto superiore a quello presentato dall'Ing. PIETRI.

Bruschetti (Cat. 5ª) e **De Francesca** (Cat. 7ª) dichiarano che nella memoria relativa al nuovo regolamento del personale non si è inteso da parte dei firmatari di fare alcuna rinuncia.

Bruschetti (Cat. 5ª). Nutriva timore per gli agenti già a riposo e prende atto con compiacimento delle dichiarazioni del Presidente: lo prega di voler precisare in quale misura i provvedimenti che verranno adottati per migliorare le pensioni saranno estesi a tutto il personale già a riposo.

Presidente. Avverte che il provvedimento per il miglioramento delle pensioni non dipende nè dal Direttore Generale, nè dal Consiglio d'Amministrazione delle FF. SS.; e neppure spetta al Governo lo stabilirlo: dipende dalla legge e deve quindi essere stabilito dal Parlamento. Conferma il parere espresso che, se qualche modificazione sia da farsi, non debba essere dimenticato il per-

sonale in quiescenza che è in vita, senza però effetto retroattivo dei miglioramenti economici che si accordassero.

Pietri (Cat. 1ª). Prende occasione per presentare una petizione di agenti che stanno per essere collocati in quiescenza, intesa ad ottenere che il progetto per la buonuscita ed altro per il miglioramento delle pensioni siano presentati entro il 1912, in modo che possano essere discussi al Parlamento entro l'anno, o quanto meno che la decorrenza delle relative leggi sia retroattiva per il 1912. L'oratore raccomanda che i miglioramenti vengano concessi a datare dal 1° gennaio 1912.

Prelevamento di altri 50 milioni dal fondo pensioni per la costruzione di nuove case economiche per i ferrovieri.

Fellini. (Cat. 36ª - *proponente*). Cede la parola al collega Erasmi.

Erasmi. (Cat. 22ª). Illustra la richiesta, affermando la necessità di nuove costruzioni di case economiche per i ferrovieri, essendo insufficienti quelle costruite o costruende specie in questi momenti di rincaro continuo dei fitti e di ricerca di alloggi: ritiene che la Direzione Generale non avrà difficoltà ad appoggiare la richiesta, giacchè dal provvedimento deriverebbe anche un vantaggio economico per l'Amministrazione.

Presidente. Spiega come il beneficio vada al fondo pensioni e non all'Amministrazione ferroviaria; e fa notare che non spetta alla Direzione Generale disporre dei fondi per le pensioni, gestiti bensì dall'Amministrazione ferroviaria, ma secondo norme fissate da legge. Nota che per prelevare i primi 30 milioni per la costruzione di case economiche per i ferrovieri, occorse una legge; ed un'altra legge occorrerà per un nuovo prelevamento, la quale, ritiene, non presenterà difficoltà fino al prelevamento di altri 30 milioni, dal momento che già nella relazione del Ministro Gianturco al progetto di legge del 1907 si accennava alla proposta di impiegare 60 milioni nella costruzione delle case economiche, e che il Governo, per ragioni di opportunità, aveva ritenuto di limitare per allora la somma a soli 30 milioni.

Nella discussione in Parlamento poi fu detto che si spendessero intanto i primi 30 milioni e che ne sarebbero stati concessi altrettanti quando si fosse visto come le cose procedevano economicamente e tecnicamente. Ritiene che non sorgeranno delle difficoltà se la domanda sarà limitata a 30 milioni.

Ricorda in proposito lo svolgimento che ha avuto questa provvidenza relativa alle case dei ferrovieri. Attualmente son già stati costruiti 1243 ambienti per L. 2,200,000 circa; sono in costruzione 8500 ambienti per 16,000,000 circa e si sta per iniziare la costruzione di altri 1338 ambienti con un impiego di 2,600,000 lire circa: un complesso cioè di 11,000 ambienti per 21,000,000 di lire circa. Sono poi in corso le pratiche per acquisto di aree sulle quali potranno essere costruiti 5800 ambienti circa per l'importo di Lire 11,500,000 circa. Se non si è potuto fare di più e più presto, ciò è dipeso dal fatto che è occorso innanzi tutto attendere che fosse approvato un regolamento per l'applicazione della Legge e per il funzionamento delle Commissioni e che si sono presentate molte difficoltà, specialmente per la ricerca delle aree, scelta del tipo delle case, ecc., ora quasi tutte superate, in modo che in avvenire si procederà molto più rapidamente.

Richiama poi l'attenzione sulla disposizione del R. Decreto 28 giugno 1912 N. 728 in base alla quale, nelle Commissioni compartimentali per le case economiche dei ferrovieri, i membri in rappresentanza del personale saranno eletti nel loro seno dai delegati e nella Commissione centrale consultiva dai rappresentanti. In tal modo le funzioni della rappresentanza del personale si andranno man mano integrando.

Pietri (Cat. 1ª). Comunica un telegramma pervenutogli da Torino e firmato da 545 agenti anziani, col quale si prega di sollecitare la discussione del trattamento di pensione o di stabilire almeno la decorrenza dei miglioramenti.

Bruschetti (Cat. 5ª). Fa, intorno alle case costruite e costruende, alcune osservazioni e raccomandazioni che il Presidente ritiene siano piuttosto da rivolgere ai rappresentanti che faranno parte delle Commissioni.

Erasmi (Cat. 22ª). Insiste perchè il nuovo prelievo dei fondi sia di 50 milioni.

Presidente. Non avrà difficoltà a chiedere anche più di 30 milioni, nella speranza che non saranno fatte opposizioni.

Mezzadri (Cat. 16ª), **Alessandrini** (Cat. 6ª), **Tacconi** (Categoria 37ª), **Flunci** (Cat. 21ª), **Pecoraro** (Cat. 28ª), rivolgono pur essi varie raccomandazioni circa la determinazione dei fitti, sull'opportunità di adottare il tipo di casa che l'esperienza ha indicato come soddisfacente e circa la necessità di case per alcuni centri grandi e piccoli.

Dore (Cat. 2ª). Dà alcune spiegazioni sulla diversità del costo dei fitti negli stessi fabbricati.

Presidente. Risponde a tutti, confermando, per quanto riguarda le raccomandazioni per ultimo citate, l'opportunità che siano rivolte a suo tempo a coloro che saranno eletti a far parte delle Commissioni.

Servizio delle cessioni del quinto dello stipendio con capitali prelevati dal fondo pensioni.

Pietri (Cat. 1ª - *proponente*). Rileva la necessità di semplificare le pratiche inerenti alle cessioni presso gli uffici affinchè l'agente non abbia ad attendere molto il nulla osta e la sovvenzione, dando, se del caso, per quest'ultima parte facoltà agli uffici di anticipare parte della sovvenzione stessa. Nota che non è stato stabilito nella memoria il tasso dell'interesse; ma fa notare che è stato domandato che il servizio delle cessioni venga fatto coi capitali del fondo pensioni, appunto per ottenere che l'agente abbia la sovvenzione ad un tasso più modesto di quello stabilito dagli istituti sovventori coi quali si effettuano oggi le operazioni. Richiama l'opportunità che all'atto della quiescenza e della morte dell'agente siano restituite le somme trattenute per garanzia, senza bisogno di speciale domanda; e termina raccomandando che il servizio delle cessioni sia avocato al più presto alle Ferrovie dello Stato.

Presidente. Nel dichiarare che egli è personalmente favorevole al servizio delle cessioni con capitali del fondo pensioni, ri-

corda che vi è un precedente che si può invocare e precisamente quello già in uso presso le Ferrovie Secondarie Sarde. Farà uffici presso il Ministro per la presentazione del progetto relativo e ciò si otterrà tanto più agevolmente se sarà bene affermato il principio che il personale ferroviario ha un trattamento suo proprio e non aspira a quello di altre categorie di personale dello Stato. Una volta che sia approvato tale progetto di legge (in cui si dovrà disporre il prelievo non lieve di circa 40 milioni) potrà essere disciplinata nel regolamento relativo anche la questione della restituzione del fondo di garanzia e tutte le altre questioni di dettaglio.

Flunci (Cat. 22ª) Chiede che siano modificate le disposizioni attuali che stabiliscono il quinto cedibile per gli operai delle officine, computabile in base alla paga dell'ultimo triennio, ragguagliando la paga stessa in base a 300 giorni: tali disposizioni dovrebbero essere modificate nel senso che la paga da considerarsi fosse quella dell'ultimo anno ed il ragguaglio si facesse in base a 340 giorni, come per gli altri agenti a paga giornaliera.

Presidente. Avverte che sarà bene che tutte le raccomandazioni al riguardo siano inoltrate prima della metà d'ottobre, per averne norma negli studi pel progetto di legge.

La legge potrà includere semplicemente le linee generali, lasciando i dettagli al regolamento, per la cui formazione si potranno prendere in ispeciale esame tutti i desiderati in seno alla rappresentanza.

Stiatti (Cat. 31ª). Espone le sue osservazioni sulle linee generali della memoria presentata dall'Ing. Pietri; osserva che essa memoria contempla la restituzione delle ritenute pel fondo di garanzia secondo speciali circostanze, mentre egli ed altri 18 rappresentanti desiderano che tutte le quote di trattenuta indistintamente siano restituite sempre all'agente. Domanda poi che siano riuniti i due fondi di garanzia ora esistenti pel personale retribuito a paga e per quello a stipendio, con una misura unica di trattenuta del 2 % della somma ceduta, con facoltà di pagamento in cinque rate. Il tasso di interesse sia del 4,75 % e non minore, chè altrimenti si favorirebbe l'imprevidenza: e che infine il 0,25 % di questo interesse sia devoluto al fondo di garanzia per accrescere la riserva. In sede di regolamento si riserva poi di presentare altri de-

siderati (ad es. sulla questione dell'onorario di L. 3 per visita medica) a nome anche di 18 altri rappresentanti.

Quando poi potranno essere determinate le economie che deriveranno dalla semplificazione dell'ordinamento ferroviario chiederà che le economie stesse, che egli calcola ora all'ingrosso a lire 1,500,000, siano devolute all'opera per gli orfani, al fondo per la buonuscita o simili.

Tacconi (Cat. 37ª). Desidera sopratutto che si richieda un fondo adeguato ai bisogni. Desidera poi che sia dichiarato francamente, per tranquillizzare gli animi degli agenti, che da parte della superiorità la cessione dello stipendio non sarà mai considerata come un demerito.

Presidente. Ammette che può talvolta qualche superiore aver ricevuta una impressione sfavorevole dalla richiesta della cessione dello stipendio da parte di agenti di condotta sregolata: ma dichiara che il chiedere la cessione dello stipendio non va giudicato come colpa, essendo di massima da ritenersi che siano tali richieste provocate da bisogni o disgrazie.

Mostacci (Cat. 46ª). Lamenta che il personale della navigazione non sia stato trattato, per quanto riguarda la cessione dello stipendio, nello stesso modo in cui è trattato il personale ferroviario.

Presidente. Osserva che per il personale navigante trattasi di un caso isolato, farà quindi esaminare se fu bene applicata la legge. Ad ogni modo la questione potrà essere presto regolata.

Pietri (Cat. 1ª). Concorda nella proposta del Sig. STIATTI di fissare il tasso dell'interesse al 4,75%, visto anche il generale gradimento che ha incontrato. Dichiara poi a nome anche del rappresentante Ing. DORE che tutti i funzionari della 1ª e 2ª categoria rinuncieranno ben volentieri agli interessi della quota per fondo di garanzia, affinchè vadano a beneficio di quegli agenti che hanno ceduto lo stipendio.

Alessandrini (Cat. 6ª). Si associa alla proposta STIATTI, insistendo nella riduzione della ritenuta al 2 % della somma ceduta.

Funzionamento della rappresentanza.

Tacconi (Cat. 37ª - *proponente*). Ritiene che sia ormai venuto il momento di regolare l'Istituto della rappresentanza, affinchè possa dare quella collaborazione che la Direzione Generale deve attendere dal proprio personale. Egli pensa che potrebbe essere nominata una commissione col nome ad es. di Giunta, riconosciuta ufficialmente dalla Direzione Generale, la quale potrebbe convocarsi per studiare in via preparatoria gli argomenti di interesse collettivo. Dovrebbe essere in facoltà di tale Giunta di convocare l'assemblea dei rappresentanti senza la presenza del Direttore Generale, stabilendo che le adunanze fossero valide colla presenza della metà più uno dei rappresentanti; il risultato di tali conferenze dovrebbe essere pubblicato nel Bollettino ufficiale.

Perchè poi la collaborazione della rappresentanza sia efficace, chiede anche che le istruttorie, che la Direzione Generale deve compiere, siano comunicate per esteso ed in tempo debito ai rappresentanti interessati per lo studio e per le eventuali controdeduzioni; ciò che ora non avviene. Sarebbe poi vivissimo desiderio che le conferenze plenarie si tenessero con maggior frequenza (ogni due mesi per es., o, ad ogni modo, almeno una ogni sei mesi).

Sostiene poi l'opportunità del conferimento del voto deliberativo anzichè consultivo alla rappresentanza, come viene praticato nelle ferrovie francesi, presso le quali la rappresentanza del personale è composta di Commissioni regionali che fanno capo a Commissioni Centrali, le quali hanno voto per gli avanzamenti, la disciplina, il controllo, il collocamento a riposo, la cassa pensioni, il vestiario, le cooperative e la Cassa operai.

È necessario di fare qualche cosa per poter ottenere questo voto deliberativo; per far qualcosa, necessita che i rappresentanti lavorino di comune accordo. Richiamandosi alle interruzioni di qualche collega, afferma che non ha inteso col proporre la istituzione della Giunta di menomare i diritti della minoranza. In essa Giunta sarebbero lasciati i posti anche alla minoranza medesima.

Bianco (Cat. 30ª). Riferendosi a quanto ha detto il rappresentante Signorini in merito alla memoria « per il nuovo Regola-

mento del personale per le Ferrovie dello Stato » presentata da 29 rappresentanti, premettendo che se tutti i rappresentanti si fossero riuniti in precedenza, le proposte di modificazione in essa memoria contenute avrebbero avuto un'esatta interpretazione, dichiara che l'interpretazione stessa deve essere fatta *cum grano salis*, giacchè i firmatari non hanno mai ritenuto di dover far rinuncie nella parte economica: hanno solo posto innanzi quella di ordine morale.

Signorini (Cat. 14ª). Malgrado tali dichiarazioni resta del proprio parere.

Sbrana (Cat. 19ª). Si associa al parere del collega SIGNORINI, giacchè la parola « dilazionare », che si legge nella memoria, in questo momento significa rinuncia completa.

Lungarini (Cat. 15ª). Parla a nome anche del rappresentante ROSSI, per dichiarare che siano considerate come nulle le loro firme se nel memoriale si è inteso di fare qualche rinuncia.

Bruschetti. (Cat. 5ª). Premette anzitutto che desidererebbe sapere perchè non si sono tenute più conferenze dal momento che vi erano tanti argomenti da esaminare. Desidera poi conoscere fin dove arrivano i diritti del rappresentante: è una cosa ora incerta, mancando il regolamento. Chiede che entro l'anno sia indetta un'altra conferenza plenaria.

Presidente. In merito al Regolamento conferma quanto ebbe a dire nella conferenza plenaria dell'11 novembre 1911, che ritiene cioè opportuno di attendere per codificare le norme regolamentari quando si avrà un abbondante massimario sul quale sarà possibile basarsi.

De Francesca (Cat. 7ª). Raccomanda che siano tenuti presenti i verbali delle adunanze della maggioranza quando saranno esaminati i memoriali per il nuovo regolamento.

Presidente. Risponde che non è il caso di parlare di maggioranza e minoranza che non lo riguardano: egli ha il compito di esaminare i memoriali che gli vengono presentati dai singoli rappresentanti e non quello di dar peso alle discussioni che avvengono fra gruppi della rappresentanza fuori delle conferenze plenarie.

De Francesca (Cat. 7ª). Domanda se, allorquando sono stati votati degli ordini del giorno da un gruppo di rappresentanti e presentati al Direttore Generale, questi li ha considerati come l'esponente dei firmatari: ed alla risposta affermativa del Presidente, lo prega di considerare quello presentato dal rappresentante ALESSANDRINI.

Dichiara di appoggiare senz'altro la proposta TACCONI sulla costituzione di una Giunta o Comitato esecutivo che serva di organo trasmettitore delle deliberazioni al Direttore Generale. Chiede poi che il Direttore Generale, quando non crede di portare all'ordine del giorno qualcuna delle memorie presentate, ne indichi brevemente le ragioni. Presenta infine un memoriale contenente i desiderati della categoria da esso rappresentata.

Castrucci (Cat. 18ª). Senza entrare nel merito della memoria relativa al Regolamento del personale presentata dai rappresentanti Ing. DORE, ALESSANDRINI e PECORARO sulla quale i ferrovieri dei grandi e piccoli centri hanno già espresso il loro parere, osserva soltanto che la proposta in essa contenuta, di concedere il maggior congedo al personale degli uffici che non richiede la immediata sostituzione, fa pensare se non convenga ridurre tale personale, con che si raggiungerebbero delle economie.

È poi contrario alla proposta del rappresentante TACCONI giacchè sarebbe un lavoro inutile riunire persone di idee opposte e di criteri fondamentali diversi, e si domanda come si può parlare di maggioranza o minoranza quando potrebbe formarsi in seno alla rappresentanza ad esempio una maggioranza di 24 o 25 persone che rappresentano invece la terza o la quarta parte del personale.

Alessandrini (Cat. 6ª). Esprime il desiderio che il funzionamento della rappresentanza sia disciplinato gradatamente man mano che le norme possono venire corroborate dall'esperienza. Ritiene che la rappresentanza debba procedere e compiere tutta la sua via arrivando fino al punto da costituire una specie di arbitrato fra l'Amministrazione ferroviaria ed il personale. Già il personale delle ferrovie concesse all'industria privata ha, sia pure allo stato embrionale, un istituto arbitrale; se un giorno passasse alle dipendenze dello Stato verrebbe a subire una diminuzione di garanzia. Fa presente che l'art. 7 del Regolamento ammette già che vi siano

delle riunioni dei rappresentanti fra di loro e sarebbe desiderabile che queste riunioni fossero fatte di comune accordo, mantenendo ciascuno il rispetto delle opinioni degli avversari. Se l'ufficio della rappresentanza deve esistere, occorre pure che abbia una personalità giuridica che sinora non ha.

Si desidera che il personale abbia una rappresentanza nel Consiglio di disciplina; ed è necessario concretare la forma di tale partecipazione: si chiede che la rappresentanza sia interrogata sulla materia dei punti di merito; ed occorrerà quindi tracciare al riguardo opportune norme. Per tante altre provvidenze infine può essere chiamata la rappresentanza che appare necessario siano determinate norme per il suo funzionamento.

Cerruti di Castiglione (Cat. 11ª). Si associa a quanto hanno detto i rappresentanti TACCONI ed ALESSANDRINI. Ed esprime anche esso il desiderio che siano comunicate preventivamente dal Direttore Generale ai rappresentanti le istruttorie sulle memorie presentante.

Presidente. Ad analoghe domande fatte dal rappresentante BOLOGNINI (Cat. 23ª), risponde che nel Bollettino ufficiale sarà riportato un resoconto sommario anche delle conferenze parziali; e che tutte le memorie presentate dai rappresentanti delle categorie vengono sottoposte ad istruttoria ed esaminate.

Pecoraro (Cat. 28ª). Lamenta che non sia stata osservata la disposizione della legge la quale stabilisce che i rappresentanti del personale si riuniscano in conferenza plenaria col Direttore Generale almeno due volte all'anno. Nessuna conferenza infatti si è avuta nell'anno finanziario 1911, non potendosi considerare che come seduta di insediamento quella dell'11 dicembre 1911. Sono stati così violati la lettera e lo spirito della legge.

Presidente. Nota che la rappresentanza attuale resta in vita due anni, per modo che deve riunirsi almeno quattro volte. Ciò sarà fatto, in modo che sia osservato, se non la lettera, almeno lo spirito della legge. Spera che valgano a chiarire ogni malinteso le comunicazioni che ha fatto in principio di seduta e si augura che la rappresentanza ne prenda atto senza fare più o meno esatte accuse di violazioni di legge.

Pecoraro (Cat. 28ª). Insiste nel lamentare che la seduta promessa per il febbraio sia stata indetta solo nell'agosto: se non potevano essere esaminate le disposizioni relative all'orfanotrofio ed alla buona uscita, ben altri argomenti di non minore importanza erano da esaminare e principalmente quello delle chieste modificazioni al regolamento. Si domanda quali istruttorie siano state fatte intorno ai desiderati relativi a tale argomento (uniformità di trattamento, commissione di avanzamento, premi di movimento, proalloggio, indennità di notturna, disciplina, ecc.) e chiede un affidamento che niente di definitivo sia stabilito al riguardo senza che la rappresentanza sia stata prima consultata. Lamenta poi che sia stata esclusa dalla Commissione incaricata di studiare la riforma dell'ordinamento ferroviario la rappresentanza del personale, che avrebbe saputo additare le riforme le quali avrebbero dato risparmio al servizio e vantaggio ai ferrovieri. Termina augurandosi che la rappresentanza del personale possa mostrare coi fatti di essere un istituto vitale e fattivo.

Bianco (Cat. 30ª). Si associa a quanto hanno detto i colleghi Tacconi ed Alessandrini, non potendo dichiararsi soddisfatto del modo come funziona la rappresentanza, malgrado la buona volontà addimostrata dalla Direzione Generale.

Chiede infine a qual punto siano gli studi per il nuovo Regolamento del personale ed esprime il desiderio che il progetto sia portato all'esame di una conferenza plenaria.

Menegazzi (Cat. 40ª). Si associa alle proposte del collega Tacconi.

Tonelli (Cat. 41ª). Desidera conoscere quando saranno tenute le successive conferenze.

Bozzoli (Cat. 26ª). Si associa alle idee esposte dai colleghi Tacconi ed Alessandrini. Chiede poi che sia modificato l'articolo 17 del Regolamento approvato con Decreto ministeriale 20 maggio 1911, ritenendo che la procedura delle elezioni dei delegati di categoria debba svolgersi secondo altro sistema che non dia luogo ad inconvenienti.

Aggiunge che la sua categoria avrebbe desiderato che il Presidente nelle sue comunicazioni avesse fatto parola intorno ad alcuni desiderati contenuti nel memoriale della 26ª categoria e preci-

samente intorno ad una più benevola applicazione degli articoli 18, 19 e 20 del Regolamento del personale e dell'articolo 121 delle disposizioni sulle competenze accessorie.

Presidente. Risponde sui vari punti confermando anzitutto quanto ha già dichiarato e che cioè nei due anni di vita dell'attuale rappresentanza si terranno almeno quattro conferenze plenarie.

Per quanto riguarda le conferenze parziali, significa che esse non potevano incominciare se prima non erano state esaminate, sopratutto dal punto di vista finanziario, tutte le domande presentate. Si sono già chiamati i rappresentanti di 18 categorie ed in ottobre si continueranno le conferenze parziali in modo che siano sentiti al più presto anche i rappresentanti delle altre 28 categorie.

I desiderati, come era naturale, sono stati molti. I calcoli relativi alla spesa occorrente danno già una cifra di circa 98,000,000 di lire che non è ancora completa. Tutte queste domande sono state elencate e poste in ordine in attesa che riesca possibile, nei limiti del giusto e compatibilmente con le disponibilità del bilancio, di assecondarle gradatamente. Allo stato delle cose, come ebbe già a dichiarare nella conferenza plenaria precedente, non riesce possibile prendere in considerazione domande di larghi miglioramenti che importino maggior spesa. Ad ogni modo, man mano che sarà possibile, si potrà provvedere a fare qualche ritocco là dove si verifichino degli stridenti contrasti di trattamento.

Per quanto riguarda il regolamento per la rappresentanza e per il suo funzionamento, conferma quanto già ha dichiarato in precedenza.

In merito alla richiesta che siano comunicati in precedenza ai rappresentanti gli elementi relativi all'istruttoria delle memorie presentate, nota che tali elementi non costituiscono nè studi economici nè monografie; sono di regola dati di fatto in base ai quali il Direttore Generale risponde ai singoli rappresentanti. Se vi saranno però argomenti che per la loro importanza richiedano un giudizio preciso da parte della rappresentanza, questa sarà fornita di tutti i riassunti e prospetti che potranno facilitarle il lavoro.

Per quanto riguarda la proposta Giunta, ritiene che non sia necessaria: ad ogni modo occorrerebbe una modificazione della leg-

ge per istituirla, giacchè attualmente non vi può essere un organo intermediario tra la rappresentanza ed il Direttore Generale, ed è bene che vi sia un contatto diretto fra l'una e l'altro.

In sostanza egli non può ora riconoscere tale Giunta perchè non prevista dalla legge: d'altra parte a rigore se ne dovrebbe riconoscere poi una seconda, una terza e così via secondo i vari raggruppamenti della rappresentanza. Visto che la legge non la prevede, è il caso di lasciare le cose come sono.

Per quanto concerne l'estensione delle funzioni della rappresentanza, osserva che ciò potrà essere oggetto di discussioni e di proposte in seguito, non adesso, trattandosi di cosa non prevista dalla legge attuale. Ricorda che sull'argomento il Parlamento ebbe ad intrattenersi in modo speciale ed a deliberare in seguito sui limiti tracciati. Ritiene che per il momento la rappresentanza debba funzionare così come è; riconosce giusto però che la rappresentanza esponga essa stessa fin dove desidera di giungere, affinchè il Direttore Generale possa richiamarvi l'attenzione del Ministro per il possibile conto.

In quanto alla personalità giuridica non v'è traccia nella legge: si sarà voluto intendere forse di dire personalità collettiva, ma al riguardo nota che la legge non richiede deliberazioni della rappresentanza.

La questione dell'arbitrato per il personale delle Amministrazioni di Stato fu già trattata e dette luogo a lunghe discussioni in Parlamento. Ricorda al riguardo le magistrali parole pronunciate dal Ministro Gianturco.

Questione importante per i ferrovieri è quella del Regolamento del Personale. Le relative modificazioni erano già state concretate, ma furono tenute in sospeso in attesa delle proposte che fossero avanzate dalla rappresentanza. Spetta ai corpi consultivi stabiliti per legge il deliberare sulle proposte dei Regolamenti da emanarsi dal potere esecutivo, quindi non potrebbe lo schema del nuovo Regolamento essere sottoposto alla rappresentanza; ma ciò non toglie che, prima di compilare il Regolamento stesso, come già disse nel dicembre scorso, si possano sentire sulle varie disposizioni le proposte dei rappresentanti per tenerne conto fin dove sia possibile e che poi ai medesimi si dicano le ragioni che impediscono l'accoglimento di alcune loro proposte. Si raggiunge quindi

indirettamente lo stesso scopo che si intendeva raggiungere con le domande fatte da qualche rappresentante di avere in preventiva comunicazione lo schema del Regolamento.

Esprime il parere che non sia esatto che la rappresentanza non abbia finora avuto effetti tangibili.

Nelle conferenze parziali finora tenutesi con singoli rappresentanti ha fatto conoscere quali sono i miglioramenti che si possono subito accordare, ed ha spiegato perchè non riteneva opportuno accogliere altri desiderati che contrastavano con interessi di altri agenti; ed ha chiarito fino a qual punto potevano essere tenute in evidenza le domande implicanti modificazioni del Regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie, per le quali occorre una disposizione legislativa.

Non si può addivenire di un tratto ad una trasformazione generale delle disposizioni in vigore. Solo quello che si fa per gradi rappresenta un miglioramento sicuro: è più facile ottenere migliorie con riforme per mezzo di evoluzione anzichè per rivoluzione.

Verso la fine di ottobre si radunerà di nuovo la rappresentanza; in quell'occasione potranno anche essere esaminate le proposte della rappresentanza relative alle modificazioni al Regolamento del personale.

Tacconi (Cat. 37ª). Prende atto delle dichiarazioni e dell'interessamento del Presidente: riguardo poi alla obiezione fattagli che ciò che egli domandava non era previsto dalla legge, fa osservare che appunto suo intendimento era quello di provocare le modificazioni alla legge necessarie ed indispensabili per un più efficace funzionamento della rappresentanza.

Chiede infine di conoscere se alla Direzione Generale è giunta l'eco del malcontento di molti agenti per il sistema del conferimento dei punti di merito, che sono assegnati con disparità di trattamento e di interpretazione delle relative norme. Si preoccupa del malcontento che potrà derivare nella massa dei ferrovieri se le economie verranno distribuite sulla base dei punti assegnati con tale disparità di interpretazione.

Presidente. Osserva che per poter a suo tempo applicare la disposizione di legge per la distribuzione delle gratificazioni si dovettero subito stabilire le norme per tenere in evidenza l'interessamento individuale, per il che si adottò il sistema dei punti:

non è quindi da escludere che si possa trovare un sistema migliore. Gli consta che v'è stata qualche erronea interpretazione delle disposizioni impartite al riguardo, quale quella per la quale non devono essere computate come assenze agli effetti del conferimento dei punti di merito i permessi di assenza assegnati ai rappresentanti: sono però state date disposizioni chiare e precise al riguardo affinchè non abbiano più a nascere malintesi.

Alla fine di ottobre potrà essere esaminata anche tale questione dei punti di merito in seno alla rappresentanza, allora quando si conosceranno con precisione i fondi disponibili.

De Francesca (Cat. 7ª). Aveva avuto incarico di richiedere l'inscrizione nell'ordine del giorno della prossima conferenza plenaria dell'argomento sulle modificazioni del Regolamento del personale. Prende atto delle dichiarazioni del Direttore Generale nel senso che tale argomento sarà trattato dalla rappresentanza alla fine di ottobre.

Sbrana (Cat. 19ª). Presenta una memoria relativa ad alcune questioni in merito al trattamento degli agenti infortunati.

Bruschetti (Cat. 5ª). Presenta, a nome anche dei rappresentanti delle categorie 4ª, 6ª e 21ª una memoria riguardante alcune richieste a favore del personale d'ufficio proveniente dalle costruzioni, nominato stabile nel 1907.

Pecoraro (Cat. 28ª). Presenta una memoria riguardante le richieste di aumento del soprassoldo di località per i ferrovieri residenti a Taranto.

TARIFFA ECCEZIONALE N. XLII

PEL TRASPORTO A PICCOLA VELOCITÀ DI:

Bottoni per pantaloni, di metallo (voce N. 444/2005).
Metalli non nominati, in lavori, di cui alla voce N. 2252/2457.

Condizioni d'applicazione:

1. Esportazione dall'Austria-Ungheria.

2. *a*) Pagamento delle tasse in minimo per 5000 Kg. per lettera di vettura e vagone.

b) Pagamento delle tasse in minimo per 10000 Kg. per lettera di vettura e vagone.

Amministrazione	Da	Pei transiti di	a	b
			Franchi per quintale	
St. B.	Nusle Vršovic	Peri	6.14	4.88
		Pontebba	7.10	6.42
		Cormons	7.63	6.84
		Cervignano	8.12	7.09

Ordine di Servizio N. 8^v^. (Servizio IV).

Indennità agli agenti in servizio a Messina ed in alcune località della tratta Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo.

L'on. Consiglio d'Amministrazione ha deliberato:

1° che agli agenti di ruolo ed agli avventizi in servizio continuativo che prestano servizio a Messina, a Reggio Calabria ed a Palmi sia corrisposta dal 1° luglio 1912 al 30 giugno 1913 e per le sole giornate di presenza in servizio, un'indennità pari ad un quarto dell'indennità regolamentare di trasferta ed in ogni caso non superiore a L. 80 nè inferiore a L. 24 mensili;

2° che agli agenti di ruolo ed agli avventizi in servizio continuativo che prestano servizio in località della tratta Rosarno-Melito Porto Salvo, situate in Comuni che abbiano avuto una percentuale di case distrutte o rese inabitabili non inferiore all'80%, sia corrisposta dal 1° luglio 1912 a tutto il 30 giugno 1913 e per le sole giornate di presenza in servizio, un'indennità di L. 24 mensili. Quindi saranno ammessi a tale trattamento gli Agenti in servizio sulla tratta Palmi-Reggio Calabria-Lazzaro (esclusi quelli di Palmi e Reggio Calabria per il disposto del comma precedente) ove soltanto si è avuta una percentuale di case distrutte o rese inabitabili eguale o superiore all'80%;

3° che le indennità di cui sopra dovranno essere ridotte della metà agli agenti che per ragioni di servizio si recano fuori residenza e percepiscono per tali assenze almeno la diaria, sia pure della tabella *B*) di cui all'art. 25 delle disposizioni sulle competenze accessorie.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Divieto d'introdurre bestiame lungo la linea.

Agli effetti dell'art. 55 del R. D. 31 ottobre 1873, N. 1687, non si richiede soltanto che il bestiame si introduca nella strada ferrata a scopo di pascolo: è sufficiente che si trovi vicino alla strada ferrata per qualsiasi ragione e che non sia custodito e vigilato quanto è prescritto, acciò non possa introdursi lungo la linea o attraversarla quando è impedita.

PRETURA di ROBBIO LOMELLINA, 21 marzo 1912 — P. M. c. Gilardoni Giuseppe, Odicino Giuseppe e Ronza Riccardo.

FATTO

Gilardoni Giuseppe nel 14 febbraio 1912, in Robbio dava ordine ai suoi carettieri Odicino Giuseppe e Ronza Riccardo di trasportare per suo conto del letame da casa di Brustia Antonio in un suo fondo: situato in vicinanza della strada ferrata, la quale doveva essere attraversata dai carri in un passaggio a livello.

L'Odicino ed il Ronza eseguirono gli ordini ricevuti servendosi all'uopo di due carri tirati da un cavallo l'uno e da una cavalla l'altro.

Il Gilardoni diede pure incarico ai due di condurre con loro sciolto da qualunque legame un pulledro di mesi ventidue il quale, doveva seguire i carri.

Se non che i carrettieri predetti nel trasportare il concime, alle ore 9,10 circa di quello stesso giorno, oltrepassato il passaggio a livello della strada ferrata, si fermarono alla distanza di circa un centinaio di metri da quello, forse per fare riposare i cavalli, senza punto curarsi del polledro, il quale rimase indietro dall'altra parte del passaggio a livello, alla distanza di cento metri. Il guardiano ferroviario Corbellaro Luigi, passati i carri, chiuse mediante due catene di ferro da una parte e dall'altra il passaggio stesso, giacchè alle ore 9,15 doveva passare il treno diretto da Vercelli a Mortara, mentre attendeva al suo posto che il treno passasse, scorse il polledro il quale, forse per avere udito il fischio della locomotiva, si diede a corsa sfrenata verso il passaggio a livello, e non potendo essere più trattenuto da alcuno, non trovandosi sul posto altra persona e neppure dallo stesso guardiano, il quale a causa della breve distanza che lo separava dal treno avrebbe messo a rischio la propria vita, con un salto s'introdusse nella strada ferrata, rompendo con l'urto degli arti inferiori la catena e cadendo riverso sul binario. In quel mentre passò il treno il quale investì il polledro riducendolo a pezzi dopo averlo trascinato per un centinaio di metri.

Tale risultanze di fatto sono rimaste pienamente provate nel pubblico dibattimento con le risposte date dagli stessi imputati, i quali si sono accusati reciprocamente senza però provare l'uno la responsabilità che addebitava all'altro, nonchè con le disposizioni dei testimoni escussi, delle quali è pure risultato che nell'ottobre u. s. lo stesso polledro trovandosi slegato e incustodito nella strada che conduce al passaggio a livello suindicato, fece per introdursi egualmente sulla strada ferrata nel momento in cui passava il treno.

Considera in diritto il giudicante che il fatto suesposto bene integra gli estremi che costituiscono la contravvenzione prevista

dall'articolo 55 e punita ai sensi dell'art. 64 cap. 2° del Regolamento di polizia per le strade ferrate, approvato con Regio Decreto in data 31 ottobre 1873, e modificato con Regio Decreto 23 giugno 1895.

Per vero l'art. 55 succitato dispone:

In vicinanza delle ferrovie non è permesso far pascolare bestiame salvo che sia custodito per modo di impedire che oltrepassi le siepi o gli stecconati e si inoltri per la strada. I proprietari e conduttori di fondi limitrofi alle ferrovie dovranno perciò provvedere perchè il bestiame ivi pascolante sia continuamente ed attentamente sorvegliato da appositi guardiani.

Secondo la dizione di tale articolo parrebbe che esso si riferisca soltanto al bestiame pascolante nelle vicinanze delle ferrovie e che non debba riguardare il bestiame che non si trovi al pascolo in tali condizioni e che pur tuttavia si introduca, per essere incustodito o abbandonato per la via o altrove, nella strada ferrata. Se non che una tale interpretazione non è conforme allo spirito della legge, la quale ha avuto di mira non già di impedire che il bestiame pascoli nelle vicinanze delle ferrovie, ma di provvedere che il bestiame stesso, possa, durante il pascolo, per difetto di una continua ed attenta vigilanza, penetrare nel recinto ferroviario. Ciò si desume anche dal disposto dell'art. 303 cap. ultimo della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865 allegato *E* il quale dispone che gli animali abbandonati che si trovassero nel recinto della strada ferrata saranno fermati e posti sotto sequestro.

Se ciò è ne discende che la responsabilità sancita dall'art. 55, deve sussistere anche quando gli animali si trovino nei pressi della ferrovia per una ragione diversa da quella di pascolo, come sarebbe quello di eseguire dei trasporti, di lavorare nel campo, di condurle da un luogo ad un altro. Seguendo tale principio il Supremo Collegio con sentenza 4 febbraio 1904 in causa Dalmasso giudicò che contravviene all'art. 55 predetto il custode che lasci libera momentaneamente una bestia grossa in fondo contiguo alle ferrovia su cui si insinui, qualunque sia la distanza della ferrovia stessa. Con altra sentenra 21 aprile 1908, in causa Pace lo stesso Supremo Collegio giudicò che la stessa responsabilità si riscontra nel fatto di essersi lasciati incustoditi due animali già staccati dalla falciatrice

e che si introdussero poi sulla strada ferrata, mentre il custode attendeva all'aggiogamento di un'altra coppia di buoi.

E giunse a stabilire persino basandosi sugli stessi motivi, che la contravvenzione predetta sussiste anche quando si tratti di animali rinchiusi nelle stalle e non pascolanti. Ciò con sentenza 15 marzo 1900, in causa Bulgarella.

In tutti questi casi adunque si prende di mira esclusivamente l'introduzione del bestiame sulla strada ferrata e la mancanza di custodia continua ed attenta è tale da impedire che il bestiame stesso si introduca nella strada stessa per stabilire la responsabilità penale e quindi la esistenza giuridica della contravvenzione prevista dall'art. 55 succitato, e non già il dato occasionale, contingente che il bestiame si trovi al pascolo. Ciò giustamente per prevenire i pericoli che possono derivare da tale introduzione alla sicurezza dei mezzi di trasporti ferroviari e conseguentemente dei passeggeri, con investimenti e disastri.

Tenendo presenti tali principii la colpevolezza di tutti e tre gli imputati nella specie risulta manifesta.

Infatti il Gilardoni Giuseppe che è il padrone dell'Odicino Giuseppe e del Ronza Riccardo lasciò che costoro conducessero sciolto nelle vicinanze della strada ferrata, che doveva essere attraversata nel passaggio a livello, il polledro che si introdusse nella stessa strada, dove fu investito dal treno. Egli quindi non provvide perchè l'animale venisse legato dietro il carro onde impedire che restando invece libero si introducesse nella strada ferrata.

Che se avesse a ciò provveduto indubbiamente il fatto lamentato non sarebbe avvenuto, perchè egli avrebbe potuto impedirlo con la sua diligenza.

L'Odicino e il Ronza poi devono alla loro volta rispondere della contravvenzione perchè abbandonarono a sè stesso il polledro loro dato in custodia dal padrone lasciandolo sciolto nelle vicinanze della strada ferrata, senza punto curarsi di legarlo al loro carro e d'impedire quindi che si introducesse nella strada stessa, come invece avrebbero dovuto fare a prescindere da qualsiasi raccomandazione del padrone, rientrando ciò nei limiti d'una diligente custodia.

Conseguentemente si deve dichiarare la colpevolezza degli imputati in ordine alla contravvenzione loro ascritta in rubrica.

Quanto alla pena si ravvisa adeguata per ciascuno di essi la multa fissa di lire mille, a sensi dell'articolo 64 cap. 2° del citato regolamento. Che tale sia la sanzione da applicarsi non può esservi dubbio, rilevandosi di leggieri dall'insieme della disposizione e del tenore della medesima che il legislatore ha voluto comminare una multa fissa e non graduabile ad arbitrio del magistrato nel caso in cui il bestiame privo di custodia siasi introdotto nella strada ferrata.

Infatti nel primo capoverso di detto articolo si stabilisce che i contravventori incorreranno in una multa estensibile sino a lire 500, mentre nel secondo capoverso si prescrive che la multa sarà portata a lire mille quando il bestiame si introduca sulla strada. Ora mentre nel primo caso le espressioni usate dal legislatore significano chiaramente il concetto di una multa graduabile, nel secondo caso invece la frase è imperativa.

Da questa diversità di espressioni si desume precisamente che mentre nell'un caso si è voluto produrre la multa, nell'altro invece si è voluto escludere tale facoltà, e stabilire una pecuniaria fissa, ciò che apparisce più evidente del capoverso successivo in cui viene adoperata la frase: « La stessa multa di lire mille si applicherà al caso di imitazione dei segnali previsto dall'art. 54.

Nella specie però tale multa deve essere ridotta di 1/6 per le attenuanti generiche che concorrono a favore di tutti gli imputati.

Nei riguardi dell'Odicino e del Ronza poi la riduzione per le attenuanti generiche deve essere preceduta dall'altra riduzione di 1/6 per la diminuente dell'età compresa tra 18 e 21 anni: in favore dell'Odicino, e in ragione di 1/3 pure per la diminuente dell'età compresa tra 14 e 18 anni nei riguardi del Ronza.

In concreto quindi il Gilardoni deve essere condannata alla multa di lire 833; l'Odicino di Lire 694, e il Ronza di lire 555.

Tutti in solido poi sono tenuti alle spese del giudizio e alla tassa di sentenza.

Tenuto conto dei buoni precedenti degli imputati è però il caso di sospendere l'esecuzione della pena.

P. q. m. dichiara colpevoli Gilardoni Giuseppe, Odicino Giuseppe e Ronza Riccardo della contravvenzione rispettivamente loro ascritta in rubrica con la diminuente dell'età compresa tra 18 e 21 anni nei riguardi dell'Odicino e tra 14 e 18 nei riguardi del Ronza e col concorso delle attenuanti generiche nei riguardi di tutti, e visti gli articoli 55 p. I e cap. 64, cap. 2° del Regolamento di polizia per le strade ferrate 31 ottobre 1873 N. 1687, modificato col R. Decreto 23 giugno 1895, 303 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865 allegato F. 29-55 N. 3, 56, 59, 39 Codice Penale, 568 Codice Procedura Penale.

Condanna il Gilardone Giuseppe alla multa di lire 833; l'Odicino Giuseppe alla multa di L. 694 e il Ronza Riccardo alla multa di L. 555 e tutti in solido alle spese del procedimento e alla tassa di sentenza.

Visti però gli articoli 1, 3, 5, della legge 26 giugno 1904, N. 367;

Ordina sospendersi l'esecuzione della pena come sopra inflitta nei riguardi di tutti i condannati a condizione che essi nel termine di cinque anni non commettano un delitto.

Personale - Compenso di buonuscita.

Il doppio trattamento di pensione e compenso di buonuscita, comechè contrario agli intendimenti del legislatore e alla logica del diritto, è inammissibile. Nè vale invocare, per il conseguimento del compenso di buonuscita, le consuetudini formatesi sotto le cessate norme, sia perchè il compenso medesimo non può spiegarsi che come uso della facoltà riservata al Consiglio di Amministrazione, sia perchè dette consuetudini non potrebbero invocarsi contro la nuova legge.

CASS. ROMA, 23 marzo - 25 maggio 1912. — Montalbano c.° Ferrovie dello Stato.

Omissis.

Attesochè le Sezioni Unite di questa Corte Suprema con decisione odierna, ritenuta la propria competenza pel primo mezzo, rinviava l'esame del secondo a questa Sezione.

Attesochè il Montalbano col secondo motivo del ricorso lamenta che la Corte non motivò sull'altro suo assunto, che comunque ad esso spettasse il compenso di buonuscita a norma dell'Ordine di Servizio generale N. 13 del 1° Marzo 1888 sulle strade ferrate della Sicilia poichè esso rappresentava una norma del contratto di lavoro interceduta tra le Ferrovie allora di esercizio privato ed esso ricorrente. Ma la censura non regge. La Corte si soffermò sulle deduzioni dirette a sostenere la pretesa del Montalbano alla buonuscita indipendentemente dalla data dell'esonero, e la escluse considerando che il Montalbano contro gli intendimenti del legislatore e contro la logica del diritto verrebbe a cumulare i vantaggi della legge nuova con un altro vantaggio che, in vista di quanto concedeva, la legge stessa aveva tolto; che la pretesa era contradetta dalle circostanze, che, mentre, per l'ordine di servizio generale del 1888, la buonuscita era accordata ai licenziati per inabilità senza diritto a pensione, salvo speciali determinazioni che venissero emesse dal Consiglio di Amministrazione, dal 1° gennaio 1909 tutti gli agenti ebbero a far passaggio dal Consorzio di Mutuo Soccorso e dall'Istituto di previdenza alla Cassa pensioni; che non riescirebbe possibile invocare consuetudini che si afferma eseguite sotto le cessate norme e che potrebbero spiegarsi come uso della facoltà riservata al Consiglio di Amministrazione e ciò che sarebbe ancora più grave, invocarle contro la nuova legge. La Corte insomma ritenne che ogni norma o consuetudine precedente in ordine al compenso di buonuscita non poteva sopravvivere alla nuova legge che regolava diversamente l'ordinamento di previdenza del personale, e questo concetto, a cui fa plauso il Supremo Collegio, non potendo parlarsi per qualsiasi effetto di diritti quesiti connessi ad un'ordinamento di un servizio pubblico, quando la legge, quell'ordinamento diversamente foggia e disciplina, la Corte di merito affermò con corretta ed adeguata motivazione.

Personale - Data di decorrenza del provvedimento di esonero - Incompetenza dell'autorità giudiziaria.

L'autorità giudiziaria è incompetente a decidere sulla domanda proposta dall'agente allo scopo di ottenere una decorrenza all'esonero dal servizio diversa da quella dell'Amministrazione fissata.

SEZ. UNITE CASS., 23 marzo - 25 maggio 1912. — Montalbano c. Ferrovie Stato.

Omissis.

Il Supremo Collegio a Sezioni Unite osserva che il presupposto fondamentale dell'azione spiegata dal Montalbano, come si rileva dal libello introduttivo di giudizio e da tutta la contestazione della lite, si era che l'esonero dal servizio dovesse decorrere dal giorno, in cui fu constatata la inabilità al servizio e cioè dal 3 novembre 1908 e non dal 1° maggio 1909, come stabilì il provvedimento delle Ferrovie, e col primo mezzo si lamenta appunto la falsa applicazione dell'art. 57 della legge 7 luglio 1907. Ed il Tribunale come la Corte ritennero che per questa parte l'*intentio actionis* muovendo dall'impugnativa di un provvedimento amministrativo implicava l'incompetenza della Autorità Giudiziaria per il citato disposto della legge 7 luglio 1907. Trattandosi dunque di vedere se la sollevata questione appartenga alla competenza dell'autorità giudiziaria o da quella di altro organo giurisdizionale amministrativo (la quarta Sezione) bene fu proposto questo primo motivo del ricorso alla cognizione delle Sezioni Unite.

Che rettamente la Corte ritenne che col sostenere che l'esonero avesse una decorrenza diversa da quella portata dal provvedimento dell'Amministrazione il Montalbano veniva ad impugnare il merito del provvedimento stesso e a chiederne la modifica in quanto si pretendeva il riconoscimento di un fatto che a quel provvedi-

mento contraddice; onde l'applicazione dell'art. 57 della legge 7 luglio 1907, che contro gli atti e provvedimenti definitivi riguardanti il personale ferroviario ammette il ricorso da parte degli interessati alla IV Sezione del Consiglio di Stato. È vero che in appello il Montalbano sostenne altresì che pure esonerato nel 1909 egli aveva pur sempre il diritto al compenso di buonuscita, costituendo questo un diritto quesito; ma la Corte negò questo diritto in base alla nuova legge 9 luglio 1908, per cui dal 1° gennaio 1909 tutti gli agenti ebbero a far passaggio dal Consorzio di M. S. e dall'istituto di previdenza alla Cassa pensioni e disse che contro una legge non era dato invocare norme e consuetudini precedenti, laonde, rimanendo a fondamento della domanda l'impugnativa del provvedimento amministrativo, la domanda stessa sotto questo aspetto riusciva improponibile avanti l'Autorità giudiziaria. La Corte dunque non errò nel porre la questione di competenza; ma seguendo i termini della contestazione emise esatto e congruo giudizio in ordine alla competenza stessa.

Che l'altro motivo del ricorso spetta alla cognizione della Sezione Civile.

Anno V - N. 34

22 Agosto 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SUPPLEMENTO

INDICE

Roma, agosto 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

RAPPRESENTANZA DEL PERSONALE

Resoconto sommario delle conferenze parziali tenutesi nei giorni 1, 2, 3, 4, 5 e 7 agosto 1912 per l'esame delle memorie presentate dai Rappresentanti del personale delle categorie 9ª, 12ª, 13ª, 14ª, 15ª, 16ª, 20ª, 21ª, 22ª, 23ª, 24ª, 25ª, 32ª, 33ª, 34ª, 35ª, 36ª, 42ª (1).

1° Agosto.

Categoria 12ª. — Rappresentante Sig. CASTELLARI Pasquale.

1. — *Istituzione di premi trimestrali ai capi squadra magazzini, di diversa entità a seconda del rendimento complessivo di ciascun centro di lavoro.*

Il Direttore Generale osserva che è preferibile trasformare il premio richiesto in quote proporzionali ai guadagni fatti dalle squadre dei manovali dei magazzini per cottimo.

In tal senso saranno studiate disposizioni.

2. — *Aumento del* 40 % *sulle tariffe del lavoro a cottimo per i manovali nei magazzini materiali.*

Il rappresentante spiega che la richiesta di tale aumento è dovuta al tonnellaggio che è molto gravoso.

(1) Di seguito ad ogni domanda (distinta in carattere corsivo) sono riportate le risposte.
Alla fine del resoconto sono riportate le risposte alle domande presentate da più rappresentanti sullo stesso argomento.

Il Direttore Generale nota che ora l'utile sul cottimo per i manovali dei magazzini è ragguagliabile in media a circa il 50% della paga. Si stanno esaminando le tariffe dei cottimi per apportarvi qualche ritocco. Una volta ciò fatto, si vedrà se sia il caso di aumentare le tariffe stesse per qualche località in cui si hanno difficoltà speciali di lavoro.

3. — *Aumento del 50% sulle tariffe del lavoro a cottimo per i manovali dei Magazzini stampe e vestiario.*

Argomento assorbito dal precedente.

4. — *Aumentare di L. 0,13 la tariffa del lavoro a cottimo per ogni tonnellata manipolata per i manovali dei depositi combustibili e stabilire in 4 tonnellate per tutti indistintamente i depositi combustibili la quota minima che ogni manovale deve manipolare senza compenso di cottimo.*

La diversità del tonnellaggio dipende dalle diverse condizioni di lavoro, dagli impianti, dalla continuità e discontinuità dei servizi, ecc. Si esamineranno i criteri in base ai quali vennero determinati i tonnellaggi, per accertare se si è tenuto conto ovunque delle condizioni diverse in cui il lavoro si svolge e dei guadagni che si possono realizzare nell'orario di lavoro, nonchè del costo delle operazioni di carico in relazione a quello di imprese private ma non si può dappertutto fissare lo stesso minimo di lavoro.

5. — *Compenso di L. 0,70 per ogni tonnellata di legna e materia di untura manipolata dai manovali dei depositi combustibili.*

Il Rappresentante spiega la richiesta col fatto che nei Depositi in cui si fa il carico e lo scarico della legna e materie grasse non comprese nel cottimo i manovali vengono a subire una diminuzione nei loro guadagni.

Il Direttore Generale si riserva di fare esaminare se si possa adottare qualche correttivo.

6. — *Ammissione agli esami di capo squadra magazzini di tutti i manovali stabili senza distinzione di anni e di servizio.*

È necessario stabilire una certa anzianità, perchè i candidati debbono dimostrare anche con un sufficiente periodo di servizio la maturità alle funzioni superiori; se ciò non si facesse, si formerebbe una pletora di idonei con conseguente loro malcontento, dati i pochi posti di Capo Squadra dei magazzini.

7. — *Riduzione dell'orario a* 10 *ore sulle* 24.

La riduzione dell'orario implicherebbe un aumento di personale e conseguentemente una diminuzione nell'utile del cottimo con danno del personale; non può quindi essere presa in considerazione la richiesta.

8. — *Riposo settimanale con paga.*

Il riposo quindicinale ora ammesso non può essere raddoppiato fino a che non siasi provveduto a dare un egual trattamento a tutto il personale, tanto più che il lavoro eseguito alla festa non è faticoso, essendo limitato alle sole ore antimeridiane.

9. — *Maggior contributo dell'Amministrazione per la massa vestiario.*

Vedasi risposta a pagina 697.

10. — *Locali e bagni per la pulizia del personale.*

Dove sono bagni per il personale di macchina e dei treni, si disporrà perchè anche il personale dei depositi combustibili abbia a beneficiarne nei limiti del possibile. Si vedrà altresì se possono essere fatti impianti ridotti per bagni nei rifornitori che all'uopo si prestano.

11. — *Tettoie per la protezione degli agenti addetti alla rifornitura del carbone.*

Si terrà conto del desiderato nei limiti del possibile.

12. — *Agevolazioni del passaggio dal Servizio degli approvvigionamenti e Magazzini ad altri Servizi per quegli agenti che ne facciano richiesta.*

Compatibilmente con le esigenze particolari dei Servizi del Movimento e Traffico e della Trazione si farà in modo che una quota parte dei posti vacanti di manovale sia coperta con manovali che desiderano passarvi e che abbiano i requisiti necessari.

13. — *Che nel computo della retribuzione minima assicurata per gli agenti residenti a Milano non si tenga conto dell'utile sul cottimo dei manovali.*

È accordato.

14. — *Compenetrazione del soprassoldo della legge* 310-1911 *nello stipendio o paga; istituzione della qualifica di Guardia magazzino da assegnarsi ai manovali che da un anno disimpegnano tali mansioni collo stipendio minimo di L.* 960 *e massimo di L.* 1350 *raggiungibile in* 22 *anni; miglioramento dei quadri di classificazione per i Capi squadra magazzini* (*stipendio minimo L.* 1065 - *massimo L.* 1800 *in* 22 *anni*).

Vedasi risposta a pagina 695.

15. — *Passaggio dei Capi squadra dei magazzini dal grado* 14° *al* 13°.

Vedasi risposta a pagina 695.

16. — *Aumento indennità di trasferta: L.* 5 *per i Capi squadra e L.* 4 *per i manovali.*

Vedasi risposta a pagina 695.

17. — *Indennità di notturna di L. 1.*

Vedasi risposta a pagina 696.

Categoria 13ª. — Rappresentante Sig. Rossi Luigi.

1. — *Che ai sorveglianti vengano conteggiati per qualsiasi effetto gli anni di servizio prestato con le qualifiche di aiutanti (ex rete Adriatica) e funzionanti (ex rete Mediterranea).*

Non si può tornare sul passato: tutto ciò che si poteva fare in proposito lo si è fatto nel 1906 colla regolarizzazione degli anziani, ecc.

2. — *Che mensilmente vengano corrisposte al sorvegliante L. 1,20 per ogni giornata di lavoro, in caso di nuovo impianto, rifacimento, ampliamento, rinnovamento di binari, risanamento di massicciate e scorte di treni materiali.*

Il compenso è già ammesso dall'art. 167 D. C. A. sotto determinate condizioni. Si vedrà se ed in quanto tali condizioni potranno essere modificate.

3. — *Che allo scopo di migliorare il trattamento di pensione, anche sulle competenze accessorie sia trattenuta la percentuale da devolvere alla Cassa Pensioni.*

Si esaminerà il desiderato se e quando si potrà modificare la legge sulle pensioni.

4. — *Che la indennità di confine sia estesa ai sorveglianti che risiedono in posti di confine od in stazioni situate in località che presentemente godono di dette indennità.*

Il rappresentante presenti domande concrete al Servizio del Mantenimento e saranno prese in esame nei limiti delle vigenti disposizioni.

5. — *Che a spese dell'Amministrazione e per determinate malattie i sorveglianti vengano ricoverati negli ospedali.*

Non si ravvisano ragioni sufficienti per prendere in considerazione il desiderato.

6. — *Che anche alle famiglie dei sorveglianti vengano accordate visita e cura medico-chirurgica gratuite.*

Attualmente hanno la casa gratuita le famiglie degli agenti in località malarica ed in alcune località disagiate.

Si potrà estendere la visita e cura medico-chirurgica gratuita alle famiglie degli agenti residenti in località di solitudine e di difficile accesso.

7. — *Che il sorvegliante venga messo al posto che gli compete in rapporto alle sue mansioni e responsabilità.*

Il rappresentante ha spiegato che il desiderato tende ad un miglioramento di carriera. Trattasi quindi di questione che ha riflessi generali e che allo stato delle cose non può essere esaminata.

8. — *Che gli ispettori di riparto prendano accordi coi sorveglianti per ciò che riguarda la disciplina del personale.*

Il Servizio del Mantenimento si accerterà che ai sorveglianti siano richieste informazioni di base in quanto concerne la disciplina, condotta, ecc. del dipendente personale.

9. — *Che al sorvegliante venga dato un locale per ufficio nella stazione in cui risiede.*

Si procurerà di soddisfare il desiderato in quanto è possibile.

10. — *Che allo scopo di evitare una maggiore perdita di tempo e di ottenere la massima esattezza possibile, i ruoli paga, le*

lettere di porto, i congedi ed altro siano compilati o rilasciati dai sorveglianti.

Ad eccezione della compilazione dei ruoli-paga, si affideranno ai sorveglianti quelle mansioni amministrative che possono essere da loro disimpegnate con vantaggio del sollecito disbrigo degli affari, senza però distoglierli dalle funzioni loro.

11. — *Vengano riformate le norme per il servizio dei sorveglianti e capi squadra nel senso che il turno di vigilanza dei sorveglianti non sia noto che a loro stessi.*

Si provvederà perchè il turno per le gite del sorvegliante sulla linea sia stabilito dal Capo Riparto e comunicato al solo sorvegliante.

12. — *Che i sorveglianti siano alla esclusiva dipendenza degli ispettori capi e dei capi riparto.*

Il rappresentante spiega che i sorveglianti ricevono talora disposizioni da agenti d'ufficio che non hanno veste per impartirle. Sarà provveduto affinchè tutti gli ordini siano sempre dati al sorvegliante dal Capo della Sezione o del Riparto.

13. — *Che la responsabilità diretta del carrello sia data all'agente che lo scorta.*

Sarà chiarita la disposizione dell'art. 24 delle norme per la circolazione dei carrelli, nel senso di meglio precisare le responsabilità.

14. — *Che a scopo di economia sia affidata ai sorveglianti la dirigenza dei lavori di piccola manutenzione alle opere d'arte nei rispettivi tronchi.*

Si aderirà al desiderato per quanto concerne le piccole riparazioni ai fabbricati, quando all'uopo non siano disponibili gli assistenti dei lavori.

15. — *Che la sostituzione dei sorveglianti in congedo, malati, venga fatta dai sorveglianti limitrofi.*

Non si ritiene di accogliere il desiderato, perchè affidando la sorveglianza di due tronchi ad uno stesso sorvegliante potrebbe derivarne pregiudizio al servizio.

Però, siccome il rappresentante afferma che la sostituzione viene talvolta affidata a capi squadra cantonieri che non hanno le attitudini necessarie, così si curerà che sia osservata rigorosamente la vigente disposizione per cui i sorveglianti debbono essere sostituiti da capi squadra idonei.

16. — *Che, se nulla osta, i tronchi dei sorveglianti siano portati a* 30 *chilometri.*

Si studierà la cosa nell'intento di procedere, compatibilmente con un regolare servizio di sorveglianza, alla diminuzione dei sorveglianti, per poterne migliorare il trattamento, e si provvederà anche perchè i tronchi, per quanto è possibile, abbiano termine nelle stazioni.

17. — *Che i sorveglianti diventati per malattia professionale inabili al servizio attivo vengano passati al servizio sedentario, ferma restando la qualifica posseduta.*

Si curerà di sistemare in altri posti (magazzini, ecc.) quei Sorveglianti che, compatibilmente colle menomate condizioni fisiche, potessero esservi convenientemente utilizzati, nella intesa però che perderanno gli emolumenti inerenti al posto lasciato per ricevere quelli eventualmente inerenti al nuovo posto.

18. — *Che i sorveglianti siano autorizzati a richiedere la effettuazione dei treni materiali con orario prestabilito.*

Sarà soddisfatto il desiderato nei casi in cui siano già predisposti fra Servizio del Movimento e Mantenimento gli orari dei treni materiali, salvo le modalità all'uopo da stabilire tra i due Servizi interessati.

19. — *Che il trattamento da farsi ai sorveglianti sia unico per tutta la Rete.*

I Regolamenti assicurano uniformità di trattamento. Se vi sono disparità nell'applicazione delle disposizioni regolamentari, il Rappresentante le faccia conoscere al proprio Servizio che adotterà i provvedimenti che fossero del caso.

20. — *Che nelle stazioni una stanza decente con branda sia riservata ai sorveglianti di scorta ai treni notturni.*

Si esaminerà la cosa in relazione alla disponibilità dei locali che vengono utilizzati come dormitori del personale di macchina e dei treni.

21. — *Che venga esteso ai sorveglianti il riposo quindicinale.*

Vedasi risposta a pagina 696.

22. — *Che l'orario di servizio del sorvegliante sia dal levare al tramonto del sole.*

Il Rappresentante spiega che vi è indeterminatezza nell'inizio dell'orario.

Il Direttore Generale dichiara che si provvederà perchè l'orario sia determinato e si fissi da quando deve avere principio; al quale proposito il Rappresentante dovrà rivolgere i desiderati della classe direttamente al Servizio del Mantenimento.

23. — *Che pel collocamento a riposo dei sorveglianti il limite di età sia portato a* 60 *anni.*

Si esaminerà il desiderato se e quando si dovesse modificare la legge sulle pensioni.

24. — *Che venga corrisposta la pensione alle figlie orfane di padre e di madre durante il tempo in cui rimangono nubili.*

Sono in corso studi.

25. — *Che pel servizio di vigilanza ai treni notturni o a grande velocità i sorveglianti debbano prendere posto nei carri bagaglio o nei terrazzini delle vetture di coda. Se per l'identico servizio vengono obbligati a prendere posto sulla locomotiva, siano loro corrisposti tutti quegli accessori presentemente concessi al personale di macchina per quel tratto percorso.*

Si consente che il servizio di vigilanza sia fatto prendendo posto nel bagagliaio, non però nelle vetture; e sarà nuovamente stabilito un compenso quando i sorveglianti saranno comandati a scortare in macchina treni notturni.

26. — *Che sia tolto l'obbligo al sorvegliante di vestire l'uniforme.*

Il desiderato così com'è non può essere accolto; si può tuttavia cambiare il distintivo del Sorvegliante perchè si possa distinguere dal Capo conduttore che ora ha uguale distintivo.

27. — *Sia sostituita la qualifica di sorvegliante della linea dall'altra: Capo tronco con lo stipendio minimo di L.* 1500 *e massimo di L.* 3000 *raggiungibile in* 15 *anni. Che gli agenti anziani siano regolarizzati nello stipendio (o paga) di cui sopra senza retroattività.*

28. — *Compenso per galleria ai sorveglianti nella misura seguente:*

Da	m. 1501	a	3000	L.	0,25
»	m. 3001	»	5000	»	0,40
»	m. 5001	»	7000	»	0,50
oltre	7000			»	0,75

ferme restando le norme stabilite dall'art. 171 *D. C. A.*

29. — *Che le ore di lavoro fatte oltre l'orario siano retribuite in ragione di* 1/8 *della paga giornaliera se di giorno, di* 1/5 *se di notte (dal tramonto al levar del sole) e che detto compenso sia doppio per tutti in caso di forza maggiore.*

Vedasi risposta a pagina 695.

30. — *Che nella Commissione e per le punizioni degli ultimi tre gradi, l'agente abbia diritto di farsi rappresentare da un suo collega di fiducia.*

È questione di carattere generale che non è possibile di utilmente esaminare in conferenza parziale.

31. — *Che sia elevato il pro-alloggio ai sorveglianti a L.* 30 *mensili.*

Vedasi risposta a pagina 698.

32. — *Che ai Sorveglianti residenti in località rigide venga concessa una speciale indennità per sopperire alle maggiori spese di riscaldamento e vestiario cui vanno incontro.*

Si esaminerà la questione rispetto alle località di alta montagna rigidissime.

33. — *Venga pagato ai Sorveglianti il centesimo-chilometro ed il compenso giusto l'art.* 74 *Capo III dal* 1906 *ad oggi.* (*Indennità per gallerie di montagna al personale di macchina*).

Vedere risposta al desiderata 25°.

34. — *Che sia corrisposta ai Sorveglianti la mezza diaria* (*tabella* B) *per la esplicazione delle loro mansioni sui propri tronchi, quando restano fuori residenza oltre le ore* 4, *e l'intera diaria oltre le ore* 7, *con pernottazione quando quest'ultima cade nelle ore prescritte. Che venga corrisposta la diaria* (*tabella* A) *quando si recano in missione fuori tronco.*

Sarà stabilito un compenso in relazione alla importanza del tronco, notando che di recente si è già approvato un apposito compenso mensile a favore dei sorveglianti che hanno la gestione dei magazzinetti delle scorte, del quale compenso beneficierà circa il 10 % dei Sorveglianti.

35. — *Che ai sorveglianti non aventi tronco e addetti ai soli piazzali sia concesso il* 25 % *sullo stipendio.*

Sarà stabilito anche per questi agenti un compenso, seguendo criteri analoghi a quelli sovraindicati.

Categoria 42ª. — Rappresentante Sig. SPINELLA Antonino.

Desiderata d'interesse generale della categoria.

1. — *Pagamento delle giornate di riposo festivo, concessione del riposo quindicinale a turno per gli operai dei servizi attivi che attualmente non lo godono e rimborso delle giornate di paga tolte a quegli agenti che precedentemente godevano di tale beneficio.*

La massima di pagare alla festa tutti gli operai anche quando non lavorano non è, allo stato delle cose, compatibile e contrasta anche coi criteri generali dell'industria privata che pel trattamento di detti agenti vennero sempre seguiti.

Si deve perciò tener fermo il criterio in vigore, secondo il quale gli agenti che prestano mansioni di Operai e che alla festa normalmente non sono chiamati al lavoro, non devono essere pagati.

Per la questione del riposo quindicinale vedasi risposta a pag. 696.

2. — *Corresponsione a tutti gli appartenenti alla categoria dell'indennità di galleria stabilita dall'articolo* 17 *della circolare* 28/10000 *del* 26 *marzo* 1907, *quando detti agenti siano obbligati a lavorare nelle gallerie.*

Il Direttore Generale si dichiara favorevole alla concessione per gallerie eccedenti determinate lunghezze.

3. — *Orario di* 9 *ore, esclusi gli operai dei servizi attivi per i quali sarà di* 10 *ore.*

Il Rappresentante spiega che il desiderato si riferisce agli Artieri ed alle Squadre ponti in ferro.

Il Direttore generale dichiara che non si può derogare dall'orario di 10 ore che è assegnato ora in generale agli operai. Per gli Artieri si vedrà, per quanto è compatibile colle loro attitudini di lavoro, quali possano ancora essere sistemati nelle Officine del Materiale e di dare qualche compenso a quelli che lavorano quasi sempre in residenza come Artieri senza l'utile delle trasferte.

4. — *Ammettere il passaggio da un Servizio all'altro.*

Si provvederà fin dove è possibile ad agevolare tali passaggi.

5. — *Regolarizzazione degli agenti che da oltre due anni ininterrottamente sono adibiti a funzioni di grado superiore.*

Il Rappresentante afferma che il fatto si verifica specialmente fra gli Artieri e fra le Squadre ponti in ferro. Nota in proposito che in qualche Compartimento, ad esempio, c'è un solo Capo Squadra per gli operai dei ponti in ferro, mentre sono in corso contemporaneamente lavori in diverse località.

Il Direttore Generale fa notare che in tali casi si affida la dirigenza del gruppo di operai senza Capi Squadra ad appositi operai di 1ª classe che ricevono un congruo compenso giornaliero a termini di Regolamento.

Ad ogni modo se c'è qualche caso speciale il Rappresentante lo faccia presente; e, se del caso, sarà provveduto opportunamente.

6. — *Gli operai siano classificati di 1ª e 2ª classe a seconda dell'anzianità: non si assumano più cioè operai di 1ª classe, ma divengano tali quelli di 2ª dopo sei anni di buon servizio.*

Le qualifiche di operaio di 3ª classe e di aiutante operaio siano riservate come sviluppo di carriera dei Manovali che prestano mansioni speciali affini a quelle dell'operaio.

Gli attuali aiutanti operai e operai di 3ª classe, che abbiano quattro anni di anzianità nel grado, siano nominati di 2ª classe;

e gli operai di 2ª classe assunti mediante saggio di lavoro con anzianità di sei anni siano nominati di 1ª.

Solo eccezionalmente si assumono operai di 1ª classe. Si vedrà periodicamente se ci sono manovali che abbiano attitudini e possesso di abilità per operaio, e, se saranno riconosciuti idonei nel relativo esame, saranno promossi ad operai di 3ª classe.

Per gli operai le attitudini e l'abilità personale hanno troppo grande importanza perchè si possa regolare la loro carriera con criteri di sola anzianità come viene richiesto nell'ultima parte del desiderato, per cui nulla si può fare in proposito.

7. — *Permanente serie* A *in luogo di* As.

Furono sostituiti i permanenti serie *A* coi permanenti *As* per evitare inconvenienti cui l'uso dei primi dava luogo; non si può quindi accogliere il desiderato.

8. — *Passaggio al* 13° *grado degli operai di* 1ª *classe.*

Vedasi risposta a pagina 695.

9. — *Inclusione del soprassoldo della legge* 310-1911 *nella paga, coll'abbreviamento a* 23 *anni per raggiungere il massimo.*

Vedasi risposta a pagina 695.

Desiderata degli Operai del Mantenimento.

1. — *Indennità da corrispondersi agli operai del mantenimento costretti a scendere nei pozzi per eseguire riparazioni;*

istituzione di sistemi di cottimo per la riparazione dei fabbricati cogli stessi prezzi di tariffe stabiliti per le Ditte private.

Per la prima parte del desiderato si potrà provvedere con gratificazioni, in relazione all'importanza delle prestazioni effettuate;

all'accoglimento della seconda parte osta l'indirizzo adottato di ricorrere all'industria privata per la manutenzione dei fabbricati ogni qualvolta ciò è possibile.

2. — *Passaggio ad operai di 1ª classe di tutti gli operai di 2ª classe ed aiutanti operai che da oltre due anni vengono adibiti ininterrottamente alla sorveglianza dei lavori in ausilio e sostituzione degli Assistenti previo esame elementare.*

Si stanno studiando disposizioni per sottoporre ad un esame teorico pratico di idoneità alle funzioni di Sotto Capo Squadra Operai i migliori operai muratori che per attitudini, cognizioni di servizio e buona condotta diano affidamento di saper coadiuvare efficacemente gli Assistenti dei lavori.

3. — *Istituzione della qualifica di Sorvegliante dei lavori* (12° *grado) da conferirsi agli Operai di* 1ª *classe dei lavori* (*mediante esame teorico-pratico*).

Per l'istituzione della nuova qualifica vedasi risposta a pagina 695.

Per il passaggio degli Operai di 1ª classe al grado superiore vedasi risposta al precedente numero 2.

4. — *Assegnazione della qualifica di Guidamacchine speciali agli agenti adibiti al funzionamento delle grue elettriche ed idrauliche.*

Non si richiede un'abilità professionale per simili mansioni; quindi il desiderato non può essere preso in considerazione.

Desiderati degli Operai del Movimento e Traffico.

Modificazione delle tabelle graduatorie e dei quadri di classificazione come appresso:

Operai elettricisti di 1ª *cl.* (*grado* 13°) - *stip. minimo* 1200, *massimo* 2400 *in* 20 *anni;*

Operai meccanici di 1ª cl. (gr. 13°) - stip. minimo 1200, *massimo* 2400 *in* 20 *anni;*

Operai di 1ª cl. (gr. 13°) - stip. minimo 1080, *massimo* 2100 *in* 20 *anni;*

Operai elett. di 2ª - stip. minimo 1020, *massimo* 1800 *in* 22 *anni;*

Operai meccanici di 2ª cl. - stip. minimo e massimo come sopra in 22 *anni;*

Operai di 2ª categoria - Id. id.;

Operai meccanici ex R. M. - stip. massimo 2700 *in* 23 *anni.*

Vedasi risposta a pagina 695.

Desiderata degli Operai dei Riparti tecnici.

1. — *Dare la qualifica di Manovali d'Officina ai Manovali adibiti alle Officine Telegrafiche ecc.*

La questione sarà esaminata in senso favorevole.

2. — *Regolarizzazione di agenti in qualifiche ad personam (Operai lumai) accordando la nomina ad Operai di 1ª classe.*

Il desiderato potrà essere accolto nel senso di regolarizzare gli attuali lumai nella qualifica di Aiutanti operai; gli illuminatori lampisti ed operai lumai in operai di 2ª classe, salvo passarli operai di 1ª classe dopo opportuni esperimenti, e Capi squadra manovali per le lampisterie di primaria importanza.

3. — *Aumento del soprassoldo di località.*

Vedasi risposta a pagina 695.

4. — *Competenze accessorie (trasferte) nella misura accordata dalla cessata R. M.*

Per il personale operaio il trattamento di trasferta attuale è

migliore di quello della R. M., non si comprende quindi la domanda.

5. — *Lavoro notturno ricompensato con una indennità di pernottazione come quella data al personale di macchina.*

Vedasi risposta a pagina 696.

6. — *Gli operai dei Riparti tecnici affermano di poter fare delle economie (suddividendo il beneficio fra Amministrazione ed agenti) nel consumo dell'energia elettrica delle Officine di carica accumulatori ed illuminazione ad arco e ad incandescenza e sul materiale in genere.*

Ciò risponde ai desideri dell'Amministrazione la quale si augura che il personale d'ogni categoria con proposte concrete e senza pregiudizio della regolarità del servizio dimostri di voler collaborare per ottenere economie di spese, con che riuscirà possibile accordargli altri miglioramenti.

7. — *Adeguato compenso per maggior consumo d'indumenti, agli agenti addetti alle Officine di carica accumulatori per il continuo contatto con acidi ed altre materie corrosive.*

Non è il caso di corrispondere un compenso; però si fornirà gratuitamente un camiciotto, come si fa già per gli agenti incaricati della manipolazione delle traverse creosotate.

8. — *Lavoro effettivo di ore* 10 *sulle* 24.

L'orario prescritto è di 10 ore ma se, come il Rappresentante afferma, si esigono orari maggiori, egli segnali i casi relativi al Servizio competente, che provvederà.

9. — *Riposo quindicinale con paga.*

Vedasi risposta a pagina 696.

Desiderata degli Operai addetti agli Uffici.

1. — *Conservazione della paga nei giorni festivi di turno libero.*

Per gli Operai addetti agli Uffici è già stabilito apposito riposo festivo quindicinale colla corresponsione della paga.

2. — *Sia concesso il lavoro a cottimo, o per lo meno una indennità fissa del 30% sulla paga.*

Sarà esaminata la questione per vedere che cosa riuscirà possibile di fare nei casi in cui tale provvedimento abbia giustificazione nelle mansioni disimpegnate e nel trattamento.

3. — *Sia eliminata agli operai stampa biglietti la responsabilità degli errori nella stampa dei biglietti che si verificano spesso per imperfezione di macchinario.*

La disposizione che si vorrebbe abrogata corrisponde alla regola generale per cui ciascuno deve rispondere della regolarità del lavoro che gli è affidato. Potrà esser fatta eccezione alla regola nel caso in parola, solamente quando risulterà dimostrato che gli operai non hanno la possibilità materiale di rilevare gli errori.

4. — *Concessione a tutti gli operai degli Uffici in genere di biglietti di 2ª classe perchè svolgono la propria opera fra gli impiegati.*

Trattasi di questione che non può essere esaminata se non con criteri generali in rapporto al trattamento usato alle altre categorie di personale.

5. — *Che agli operai che disimpegnano coi propri mezzi le mansioni loro affidate senza l'aiuto di alcuno sia data la qualifica di operaio di 1ª classe.*

L'operaio deve essere classificato in relazione alla propria ca-

pacità: se vi sono anomalie il Rappresentante le faccia presenti al Servizio competente che le esaminerà.

6. — *Che a tutti manovali, aiutanti operai ed operai d'ufficio i quali, dando prova di solerte operosità, sono adibiti a mansioni non proprie per tornaconto dell'Amministrazione, sia concessa una promozione di grado.*

7. — *Che nell'interesse supremo del servizio, affinchè le Officine diano il massimo rendimento, gli operai siano adibiti al lavoro per il quale furono assunti.*

Non risulta che vi siano agenti adibiti a funzioni « non proprie » della loro qualifica. Tuttavia se il Rappresentante ha casi singoli da segnalare, li faccia presenti ai competenti Servizi che provvederanno ad esaminarli.

8. — *Impianti di officine foto-tipo-litografiche.*

Non è il caso di prendere in esame la questione essendo possibile avere a buone condizioni i necessari lavori a mezzo di stabilimenti privati.

GIORNO 2 AGOSTO 1912.

Categoria 9ª. — Rappresentante Sig. TORDELLA Ferdinando.

1. — *I portieri siano promossi uscieri quando raggiungono lo stipendio di L.* 1080 *o L.* 3 *al giorno.*

L'organico prevede un determinato numero di posti di usciere, ed entro questo numero soltanto possono avvenire le promozioni da portiere ad usciere; però è da avvertire che recenti variazioni di organico hanno sensibilmente migliorata la carriera del personale di inservienza, che potrà così accedere più presto ai gradi superiori.

2. — *Sia riconosciuta nelle promozioni l'anzianità di qualifica o di mansioni.*

Le promozioni di grado si fanno a scelta tra gli agenti più abili e meritevoli, tenuto anche conto dell'anzianità, che può valere per ciò come coefficiente secondario, non come coefficiente principale.

3. — *Si coprano tutti i posti d'organico vacanti.*

Il Rappresentante spiega che la richiesta è motivata dall'osservazione fatta che fra il numero degli usciti dal servizio e dei promossi, questi sono spesso inferiori ai primi.

Il Direttore Generale osserva che con le promozioni che si fanno consuetudinariamente al 1° gennaio si coprono sempre i posti che risultano vacanti in pianta in quanto è necessario.

4. — *Gli agenti adibiti a funzioni di grado superiore a quello in cui si trovano, siano promossi alla qualifica effettiva dopo trascorso un anno di reggenza, anche se questa è disimpegnata in più periodi.*

Nel personale d'inservienza, se si fa astrazione del Capo usciere, le mansioni sono analoghe per i diversi agenti. Tuttavia se un agente copre un posto vacante di grado superiore, gli si dà la promozione dopo trascorso un conveniente periodo di tempo.

Il rappresentante nota che si utilizzano degli inservienti nella copiatura della corrispondenza e per essi domanderebbe la qualifica di Scritturale.

Il Direttore Generale risponde negativamente; aggiunge però che si provvederà perchè la detta arbitraria utilizzazione permanente sia evitata, ciascuno dovendo, in via continuativa, adempiere alle mansioni della propria qualifica.

5. — *I posti lasciati vacanti dagli agenti adibiti a funzioni superiori vengano coperti.*

Il desiderato rientra fra quelli precedenti già esaminati.

6. — *Siano fissate nettamente le mansioni per ogni qualifica.*

Le mansioni sono quelle di servizio d'anticamera e di pulizia in genere, di fattorino, di tirature ed altre affini; però non si ravvisa il caso di indicarle tassativamente.

Il rappresentante dichiara che la sua domanda è essenzialmente intesa a stabilire che il lavoro di manovalanza sia affidato esclusivamente ai manovali.

Il Direttore Generale nota che già esistono disposizioni per cui fra le mansioni di fatica propriamente detta si debbono preferire i manovali, e tali disposizioni saranno richiamate.

7. — *Siano limitate a tre le ronde presso le Divisioni controllo.*

Si daranno disposizioni nel senso desiderato.

8. — *Promozioni di grado nella categoria e possibilità di concorrere per occupare posti in altre categorie, finora ostacolato.*

Il rappresentante aggiunge che il desiderato muove essenzialmente dal fatto che a due manovali provvisti di licenza tecnica e che domandarono di poter prender parte ad un concorso per Aiutante applicato, fu risposto che sarebbero stati ammessi qualora avessero dato prima le dimissioni dal posto occupato.

Il Direttore Generale risponde che in diverse occasioni si è concesso al personale d'inservienza di concorrere a posti di altre categorie di personale, per cui non sussiste che di regola la cosa sia ostacolata.

Quanto al caso specifico segnalato, aggiunge che dev'esserci stato equivoco da parte dell'Ufficio competente giacchè nessuna disposizione fu data nel senso di quella che si sarebbe comunicata agli interessati.

9. — *Riduzione dell'orario da 10 a 9 ore per necessità igieniche. Non occorre aumento di personale.*

L'orario di 10 ore non può ritenersi gravoso specialmente se lo si confronta cogli orari vigenti per le categorie del personale esecu-

tivo, che hanno lavoro e responsabilità anche maggiori di quelle affidate al personale d'inservienza senza avere parziali riduzioni d'orario nei giorni festivi. E poichè il rappresentante accenna che l'orario è gravoso particolarmente per quegli inservienti che sono costretti a prestare servizio in portinerie difettose di luce o male aereate, il Direttore Generale nota che l'orario assegnato a tali agenti si procura, ove è possibile, che abbia a tener conto anche di questi disagi e che, ad ogni modo, si vanno sempre più migliorando le condizioni dei locali in cui il personale d'inservienza deve abitualmente trattenersi.

10. — *Sia assegnata la qualifica di Scritturale agli inservienti che ora ripartiscono i documenti presso i controlli.*

Si esaminerà la questione per vedere quello che sia conveniente di fare.

11. — *Sia accordato al personale della categoria una quota fissa per competenze accessorie del 15% sugli stipendi o paghe.*

La domanda è motivata essenzialmente per le esigenze speciali della categoria sovratutto per il vestiario, ecc.

Il Direttore Generale risponde che sarà tenuto conto del suddetto motivo, quando si procederà alla revisione del contributo per il vestiario uniforme.

12. — *Siano modificati i quadri di classificazione come appresso:*

Capi uscieri: minimo L. 1500, massimo L. 2400 in 15 anni;

Uscieri: minimo L. 1080 e L. 3, massimo L. 2100 e L. 5.80 in 19 anni;

Portieri: minimo L. 960 e L. 2.70, massimo L. 1800 e L. 5 in 21 anni;

Manovali: minimo L. 2.50 massimo L. 3.60 in 19 anni.

Vedasi risposta a pag. 695.

13. — *Per ogni notte di effettivo servizio di guardia notturna fatto dagli agenti nella sorveglianza dei locali sia dato un soprassoldo di L. 2.*

Vedasi risposta a pag. 696.

Categorie 14ª *e* 16ª. — Rappresentanti Sigg. SIGNORINI Camillo *e* MEZZADRI Menotti.

Desiderati comuni alle due categorie.

1. — *Che gli esami siano basati sul maggior numero di voti per la capacità del concorrente che non sul merito riconosciuto dai superiori immediati.*

Nella classificazione dei candidati deve esser tenuto conto anche del contegno in servizio e fuori, delle attitudini a comandare, delle cognizioni pratiche di servizio, sui quali requisiti non si può pronunziare che il superiore immediato; onde il desderato non può essere accolto.

Che i Capi Squadra possano partecipare agli esami di sorvegliante dopo due anni di nomina e che gli idonei siano fatti in numero tale che tutti vadano a posto in un periodo di tempo non superiore a due anni tenendo per fermo che l'idoneità conseguita non abbia scadenza di tempo e che ciò abbia valore soltanto per gli esami futuri.

La promozione a Capo Squadra deve aver luogo per esame e possono prendervi parte tutti coloro che hanno compiuto i due anni di stabilità.

Sistemazione definitiva di quei cantonieri che dopo aver subìto un esame per Capo Squadra furono riconosciuti idonei, destinandoli anche in altri Compartimenti e sospendendo l'esame fino a che non siano assegnate le funzioni a tutti coloro che riuscirono idonei e che in qualche Compartimento da più di 14 mesi vi disimpegnano mansioni superiori.

Si premette che recentemente è stato già disposto affinchè per l'avvenire sia portata da due a tre anni la validità degli esami di idoneità a Sorveglianti ed a Capi Squadra cantonieri e che sia pertanto prorogata di un anno la validità delle graduatorie in corso.

Inoltre si disporrà che per gli esami futuri sia messo a concorso un numero di posti proporzionale alle vacanze esistenti ed a quelle che presumibilmente si verificheranno in un certo periodo di tempo, (ad es. un anno).

Non consta che cantonieri dichiarati idonei siano effettiva mente incaricati delle funzioni di Capo squadra da più di 14 mesi.

Tuttavia se il rappresentante ha fatti concreti li faccia conoscere al Servizio del Mantenimento il quale, se del caso, provvederà opportunamente.

2. — *Orario unico di lavoro per tutta la Rete, con la media di 9 ore quotidiane a seconda delle varie stagioni dell'anno.*
Che l'orario di lavoro nelle zone malariche di 1ª e 2ª zona diminuisca di un'ora del normale.

Il desiderato così com'è non può essere accolto. Piuttosto sarà determinato il lavoro massimo per ogni singola stagione; in quanto alle zone malariche dal luglio all'ottobre già è ridotto di oltre un'ora al giorno.

3. — *Che nelle gallerie l'orario di lavoro non superi mai le ore 7.*

Sono in corso pratiche per ridurre la media dell'orario di lavoro nelle gallerie che si trovano in condizione di particolare disagio o per sanzionare gli orari inferiori al normale che per talune gallerie già si osservano, salvo rari casi in cui la riduzione è solo parzialmente giustificata.

4. — *Un giorno di riposo con paga ogni settimana.*

I Rappresentanti riducono la richiesta ad un giorno di riposo quindicinale, senza legame di presenza.

Vedasi risposta a pag. 696.

5. — *Che sia considerato come servizio il tempo per recarsi dall'abitazione al lavoro e viceversa, quando il tragitto superi i 2 Km., calcolando, oltre questo limite, 15 minuti per ogni*

Km. in più, sempre quando il tragitto in parola debba essere percorso a piedi.

Si conseguirà già un miglioramento col provvedimento indicato al N. 2) di fissare il massimo dell'orario. Dopo di ciò si potrà ancora studiare la questione per casi realmente eccezionali, senza assumere per ora impegni, essendo cosa che si ripercuote su molte altre categorie.

6. — *Che dopo due anni di residenza in località di solitudine e dopo un periodo di un anno in quelle malariche, dietro domanda dell'agente, sia concesso il trasloco in migliore località e con indennità per il medesimo.*

Vedasi risposta a pagina 697.

7. — *Che al personale in servizio nelle località rigide sia dato, nei mesi di dicembre, gennaio e febbraio, un soprassoldo giornaliero di L.* 0,30.

Si esaminerà la questione rispetto alle località di alta montagna rigidissime.

8. — *Che un apposito articolo sia formulato col quale sia stabilita la uguaglianza di stoffa e di riduzione sul vestiario a tutto il personale di qualunque servizio obbligato alla divisa.*

La stoffa deve essere in relazione alle mansioni assegnate a ciascuna categoria di agenti onde non è ammissibile che sia uguale per tutte.

Per quanto si riferisce alla rimanente parte del desiderato si richiama la risposta a pagina 697.

9. — *Che per i lavori di sgombro neve, pulitura fogne, spurgo pozzi neri e per tutti gli altri lavori non inerenti all'armamento, custodia del tratto e chiusura della sede stradale, nonchè quando comandati a prestare servizio in altro cantone finitimo, sia dato un compenso pari ad un quarto del-*

l'ordinaria retribuzione giornaliera finchè durino questi lavori o condizioni di lavoro.

Trattasi di lavori inerenti alle attribuzioni dei Capi squadra cantonieri e dei cantonieri i quali non debbono occuparsi solamente del mantenimento della strada.

Tuttavia si compenseranno con particolari gratificazioni i lavori che verranno eseguiti in speciali condizioni di disagio.

10. — *Che il libretto permanente di viaggio serie* Ap *sia dato a tutti gli agenti (singolarmente) che si trovano in luoghi dai quali sono costretti di recarsi in un centro per la spesa viveri; che siano aboliti i provveditori, che agli agenti sia accordato un giorno di congedo al mese, e che nel libretto* Ap *sia compreso qualche membro della famiglia dell'agente, onde questo possa essere surrogato per la spesa viveri in caso di malattia.*

Si potranno accordare biglietti permanenti Serie *Ap* per singoli agenti valevoli anche per qualche persona di famiglia. Per evitare però affollamento di treni essi saranno validi soltanto per determinati giorni della settimana.

La questione del provveditore e delle giornate di congedo formerà oggetto di apposito esame, da parte dei Servizî del Movimento e Traffico e del Mantenimento e Sorveglianza, ma non si possono prendere impegni nel senso chiesto dal rappresentante.

11. — *Che sia accordato il 25% della paga in compenso di mancate fisse competenze accessorie.*

Sarà esaminato, però senza impegni, il desiderato limitatamente al personale addetto ai piazzali delle grandi stazioni dove sono molti meccanismi.

Desiderati particolari della Categoria 14ª.

1\. — *Abolizione del lavoro a cottimo.*

Il Rappresentante giustifica la richiesta col fatto che vi sono diversità di norme e di criteri per la valutazione del lavoro a seconda delle varie Sezioni, diversità che portano danno al personale; inoltre i compensì stabiliti con le vecchie paghe e rimasti costanti non sono più in relazione con le nuove.

Il Direttore Generale fa presente che il Servizio del Mantenimento stabilirà, se mancano, norme che evitino una disparità di trattamento non giustificata al riguardo; nota però che diverse essendo le condizioni in cui si svolge il cottimo da località a località, i compensi non potranno essere uniformi.

2\. — *Che il soprassoldo di località sia corrisposto, agli agenti in servizio od obbligatoriamente residenti nei tratti contigui alle località alle quali spetta il soprassoldo, nel modo seguente:*

Il soprassoldo completo corrisposto fino alla distanza di 6 *Km. dal centro a cui è assegnato e il soprassoldo ridotto a metà da* 6 *a* 10 *Km.*

Ferme restando le disposizioni del 3° comma dell'art. 143 D. C. A., le Divisioni, ciascuna per la propria parte, eseguiranno una revisione di questi soprassoldi, relativamente alla loro estensione, per quelle variazioni che fossero giustificate anche da mutate condizioni economiche.

3\. — *Che per i Capi squadra cantonieri venga rimessa la controlleria di guardia lungo la linea, onde vi siano adibiti.*

Il rappresentante afferma che la richiesta muove dalla necessità di migliorare le competenze accessorie dei Capi squadra cantonieri.

Il Direttore Generale osserva che il Capo squadra è un esecutore e non deve fare il controllo del servizio di vigilanza notturna scortando treni, servizio che è proprio del Sorvegliante ed è bene che sia esclusivamente a lui affidato.

4. — *Che una Commissione giudichi quali sono le gallerie che dànno particolare disagio per stillicidi, stallattiti, ecc., e ne assegni ritenuti giusti maggiori compensi.*

Non si può prendere in considerazione il desiderato perchè l'Amministrazione ha nei propri funzionari le persone atte a giudicare colla dovuta competenza quali gallerie trovansi nelle citate condizioni.

5. — *Che una norma regolamentare riconosca come qualifica di Capo squadra quella rispondente al titolo di Aiutante Capo squadra, col quale titolo furono qualificati certi anziani; e che la qualifica di Capo squadra valga loro per ogni effetto.*

Non si può tornare sul passato; tutto ciò che si poteva fare in proposito lo si è fatto nel 1906 colla regolarizzazione degli anziani, ecc.

6. — *Che sia abolito il trasloco di carattere punitivo.*

Questione di carattere generale che non è ora il caso di esaminare.

7. — *Che la paga sia data al termine del mese anzichè nei giorni seguenti del mese successivo.*

È piuttosto cosa essenziale che la paga sia corrisposta ad una data fissa affinchè ciascuno sappia regolarsi.

E poichè il rappresentante accenna al fatto che la data subisce talvolta variazioni, così si disporrà che ciò non avvenga, salvo naturalmente che si debba modificare stabilmente la data, e che, inoltre, come è desiderio del personale, l'agente abbia il modo ed il tempo di riscontrare ciò che riceve.

I Servizi della Ragioneria e del Mantenimento si metteranno all'uopo d'accordo.

8. — *Chiedesi che gli accapi 1 e 2 dell'art. 15 delle istruzioni sul personale di vigilanza siano aboliti e sostituiti col solo accapo:*

« I cantonieri sono organizzati in squadre alla dirigenza di ciascuna delle quali vi è un Capo squadra al quale è affidato un tratto di linea o piazzale chiamato cantone ».

Il Rappresentante spiega che la richiesta deriva dal fatto che la dizione attuale dell'art. 15 delle citate istruzioni viene interpretata da certe Sezioni nel senso che il Capo squadra oltre alle prestazioni particolari della propria qualifica debba dare la stessa quantità di lavoro manuale che dà il Cantoniere.

Il Direttore Generale osserva che la disposizione richiede soltanto che il Capo squadra deve « concorrere » nel lavoro dei Cantonieri; tuttavia il Servizio del Mantenimento spiegherà con circolare che il Capo squadra deve dare opera di manovalanza solo quando il lavoro di dirigenza non lo impedisce.

9. — *Siano aboliti gli aumenti anticipati per merito.*

Il desiderato non può essere accolto, altrimenti mancherebbe il modo di premiare gli agenti migliori e di stimolare l'attività degli altri. Del resto dagli uffici superiori si fanno speciali revisioni affinchè gli aumenti anticipati sieno conferiti solo ai più meritevoli.

10. — *Che gli avanzamenti di grado siano precisati e disciplinati dal Regolamento del Personale.*

Sarà da esaminarsi in occasione dell'esame delle proposte per modificazioni al Regolamento del personale.

11. — *Compenetrazione del soprassoldo di cui alla legge 13 aprile 1911, n. 310, nella paga con miglioramento di questa in*

modo che si abbia un minimo di L. 3.40 *ed un massimo di L.* 5 *da raggiungersi in* 17 *anni.*

Vedasi risposta a pag. 695.

12. — *Il lavoro straordinario sia compensato per ogni ora con* 1/8 *della ordinaria retribuzione giornaliera.*

Non si ritiene sia il caso di modificare le disposizioni vigenti.

13. — *Il lavoro notturno sia compensato con tante ore di lavoro straordinario rispondenti al numero di quelle prestate oltre l'orario normale, anche quando debba essere diminuita la giornata di lavoro seguente per lasciar fruire del riposo minimo.*

Inclusione dei Capi squadra cantonieri nella categoria 10ª *anzichè* 11ª *della tabella* A) *relativa all'indennità di trasferta.*

Per la prima parte vedasi a pag. 696; per la seconda trattasi di una modificazione all'organico e per essa vedasi a pag. 695.

14. — *Sia assegnato al Capo squadra che sostituisce il Sorvegliante il soprassoldo di L.* 0.80 *al giorno per funzioni superiori e la diaria quando per il disimpegno di tali funzioni rimane fuori residenza oltre le* 4 *ore.*

Non si ritiene del caso di modificare il soprassoldo per funzioni superiori nè accordare la diaria come richiesta: però si potrà esaminare se, in relazione al compenso in studio per i Sorveglianti, si potrà fare qualche cosa di analogo e in proporzione per i Capi squadra cantonieri quando sostituiscono il sorvegliante.

15. — *Venga corrisposta la metà dell'indennità di trasloco quando questo viene effettuato nel medesimo tronco e col carrello.*

Si stabilirà un compenso fisso a seconda del grado dell'agente traslocato.

16. — *Aumento del pro-alloggio per i Capi squadra cantonieri a* L. 20 *mensili.*

Vedasi risposta a pag. 698.

17. — *L'abitazione del Capo squadra nei fabbricati dell'Amministrazione sia elevata d'ambiente in confronto a quella del cantoniere e del guardiano, salvo pagare la differenza in relazione all'indennità di pro-alloggio qualora il fabbricato non lo permettesse.*

La richiesta così com'è non può essere accolta. Si potrà tuttavia tener conto del numero dei componenti la famiglia per dare alloggi proporzionati alle rispettive esigenze e si accorderanno le indennità previste dall'art. 120 D. C. A. in caso di accertata deficienza di alloggio.

18. — *Aumento dell'indennità di malaria estendendola ai membri della famiglia conviventi ed a carico. Detta indennità dovrebbe essere uguale per tutti gli aventi titolo ad essa.*

Desiderato di carattere generale che non può ora essere preso in considerazione avendosi notevoli miglioramenti nelle condizioni sanitarie in seguito ai provvedimenti adottati; ad ogni modo non si può ammettere che l'indennità di malaria sia uguale per tutti gli agenti.

19. — *Sia assegnata la metà del soprassoldo di località stabilita per il vicino centro, a tutto il personale che col libretto* Ap *deve recarsi alla provvista viveri nel centro suddetto.*

Il desiderato allo stato delle cose non può essere accolto tanto più che il soprassoldo di località tiene conto anche di altri fattori che sono estranei al costo delle derrate.

20. — *Per i lavori importanti all'armamento (nuovi impianti, rifacimento binari, ecc.) sia dato al Capo squadra un compenso giornaliero di L.* 0,50.

Anzichè il compenso richiesto si potrà accordare una congrua gratificazione quando lo speciale interessamento degli agenti in

questione possa avere influito nella buona ed economica riuscita dei lavori di cui trattasi.

21. — *Aumento dell'indennità di galleria.* (*Art.* 170 *D. C. A.*).

Non si può accogliere il desiderato per un aumento generale della indennità di galleria; però il Servizio del Mantenimento esaminerà se vi siano ancora delle gallerie che diano occasione di particolare disagio per stillicidi e stalattiti, che giustifichino il trattamento di cui al terz'ultimo e penultimo comma dell'art. 170 D. C. A.

22. — *Siano concessi* 15 *a* 20 *giorni di congedo annuo a seconda che il Capo squadra abbia o no compiuto* 10 *anni di servizio.*

Vedasi risposta a pag. 696.

Desiderati particolari della 16ª Categoria.

1. — *Sia ammesso anche per i Cantonieri il passaggio dal Mantenimento ad altro Servizio.*

Si farà il possibile per favorire tali passaggi in quei servizi ove le conoscenze pratiche acquistate dai cantonieri possono giustificarlo; però è da tenersi presente che ogni Servizio deve poter assicurare l'opportuno sviluppo di carriera al proprio personale; il quale altrimenti avrebbe ragione di muovere lagnanze.

2. — *Siano prese in considerazione ed esaudite di preferenza le domande di trasloco degli agenti più anziani.*

L'Amministrazione procura sempre di soddisfare compatibilmente con le esigenze del servizio, le domande di trasloco degli agenti motivate da giustificate ragioni della salute loro e delle famiglie o da apprezzabili ragioni di famiglia; tuttavia sarà fatta raccomandazione perchè si tenga conto anche dell'anzianità degli agenti nella preferenza da darsi a quelli da traslocare per domanda.

3. — *All'esame per Capo squadra cantoniere deve prender parte nella Commissione esaminatrice il delegato di categoria e il supplente.*

Il desiderato non può essere accolto; l'accoglimento suonerebbe sfiducia alla Commissione esaminatrice.

4. — *Abolizione dei punti di merito, tenendo conto della condotta che risulta dal foglio matricolare.*

Il foglio matricolare, anche se non contiene punizioni, non depone sulla diligenza e attività dell'agente; a ciò invece provvedono i punti di merito. Se il sistema, alla prova, richiederà qualche correzione, in tal caso lo si ritoccherà tenendo conto di quanto l'esperienza avrà consigliato.

5. — *Cura medica e chirurgica gratuita anche ai componenti le famiglie degli agenti.*

Attualmente hanno la cura gratuita le famiglie degli agenti residenti in località malarica ed in alcune località disagiate.

Si potrà estendere la visita e cura medico-chirurgica gratuita alle famiglie degli agenti residenti in località di solitudine e di difficile accesso.

Il rappresentante fa notare poi che in certe località il medico dell'Amministrazione non eseguisce che una visita di controllo. In altre si presta alla cura, ma si rifiuta se l'agente abita fuori della ferrovia.

Il Direttore Generale dichiara che si provvederà affinchè siano osservate le vigenti disposizioni (vedi art. 12 del Regolamento sul Servizio sanitario approvato col Decreto Ministeriale 20 giugno 1909).

6. — *Che il soprassoldo per funzioni superiori sia elevato a Lire* 0,50 *nei seguenti casi*:

a) *Quando il cantoniere sostituisce il Capo squadra;*

b) *Quando è ordinato alla scorta dei carrelli;*

c) *Quando dirige la squadra distaccata.*

Il desiderato cui il punto *a*) implica modificazioni all'art. 175 D. C. A. e non può essere accolto.

Per i punti *b*) e *c*) si vedrà di accordare qualche compenso.

7. — *Che l'indennità di confine sia estesa a tutti coloro che risiedono in posti di confine o in località situata fra stazioni che presentemente godono di detta indennità.*

Il rappresentante presenti domande concrete al Servizio del Mantenimento e saranno prese in esame nei limiti delle vigenti disposizioni.

8. — *Oltre alle concessioni attuali di biglietti, si chiede un biglietto serie* B *di seconda classe, quando l'agente o famiglia debbano fare un viaggio lungo; e tre buoni bagaglio all'anno di Kg.* 100 *ciascuno.*

Argomento d'indole generale che non può essere ora utilmente esaminato.

9. — *Compenetrazione nella paga del soprassoldo della legge n.* 310-1911.

Modificazione dei quadri di classificazione per i Cantonieri in modo tale che si abbia un minimo di L. 2.80 *ed un massimo di L.* 4 *da raggiungersi in* 20 *anni.*

Vedasi risposta a pag. 695.

10. — *Aumento dell'indennità di malaria ed estensione ai membri della famiglia conviventi ed a carico.*

Desiderato di carattere generale che non può ora essere utilmente esaminato, tanto più che le condizioni sanitarie sono notevolmente migliorate in seguito ai provvedimenti adottati.

11. — *Aumento dell'indennità di galleria in rapporto alla lunghezza* (*art.* 170 *D. C. A.*).

Non si può accogliere il desiderato per un aumento generale dell'indennità di galleria; però il Servizio del Mantenimento esaminerà se vi siano ancora delle gallerie che diano occasione di particolare disagio per stillicidi e stalattiti, e che giustifichino il trattamento di cui al terz'ultimo e penultimo comma dell'articolo 170 D. C. A.

12. — *Quando il Cantoniere è obbligato a spostare l'orario di lavoro al di là dell'orario normale, sia retribuito col compenso di lavoro straordinario pari ad* 1/8 *della paga giornaliera: e ciò anche quando in conseguenza di aver fruito del riposo minimo prima di ritornare a lavorare possa esser diminuita la giornata seguente.*

Il semplice spostamento d'orario nella stessa giornata, quando non si superi con esso la durata del lavoro ordinario, non può dare ragione al lavoro straordinario, salvo quanto dispone l'art. 14 delle D. C. A.

Non si può perciò accogliere il desiderato.

13. — *Il soprassoldo per pilotaggi o per segnali sussidiari non sia inferiore a* L. 0,50 *al giorno.*

Non si trova giustificato il chiesto aumento.

14. — *Indennità di trasloco effettuato col carrello. Si chiede la mezza indennità di trasferta quando il trasloco si effettua nel proprio cantone.*

Si stabilirà apposito compenso fisso.

15. — *Soprassoldo di L.* 0,30 *al giorno a titolo di compenso per i lavori di ampliamento e di rifacimento.*

Non si trova giustificato il chiesto soprassoldo perchè i Cantonieri in tali lavori non assumono responsabilità, nè disimpegnano attribuzioni diverse da quelle inerenti alla loro qualifica.

16. — *Indenità di pro-alloggio in base al canone di affitto che il cantoniere paga in relazione ai vani occorrentigli ed ai prezzi locali, mediante presentazione del contratto di locazione.*

Vedasi risposta a pag. 698.

17. — *Congedo annuo con paga di 15 giorni fino a 10 anni di servizio e di 20 giorni oltre 10 anni.*

Vedasi risposta a pag. 696.

Giorni 2 e 3 Agosto.

Categoria 15ª. — Rappresentante Sig. Lungarini Giovanni.

1. — *Sia corrisposto un premio mensile di* L. 6 *a tutto il personale di vigilanza che durante il mese non ha riportato punizioni per indolenza.*

Il personale è retribuito perchè disimpegni le sue mansioni, ed è ovvio che debba farlo, senza indolenza: la domanda non può quindi essere accolta.

2. — *Sia concesso il combustibile (legna ed olio) a seconda del bisogno e del posto, anche agli agenti col servizio in prossimità della propria abitazione.*

Ai Guardiani che prestano servizio in posti lontani dall'abitazione viene già concessa, per località molto rigide, la legna pel riscaldamento. Si farà analoga concessione anche a quei Guardiani che hanno il posto di guardia in prossimità delle case cantoniere di loro abitazione e specialmente a quelli che prestano servizio di notte sulle line di alta montagna rigidissime.

All'infuori di ciò, non è il caso di fare altra concessione.

3. — *Che dopo due anni di servizio stabile sia concesso concorrere agli esami di grado superiore.*

Il rappresentante ha chiesto che il desiderato sia completato con le seguenti parole « in qualunque servizio ».

Non si può prendere in proposito alcun impegno, notando che per poter adire ai gradi superiori occorre che l'agente abbia dimostrato di possedere le attitudini al comando, la serietà necessaria e quegli altri requisiti che occorrono per dirigere il personale.

Il rappresentante afferma che in qualche Compartimento è stato ammesso il passaggio a Guardiano di agenti che avevano appena compiuto un anno di servizio da Cantoniere, mentre in altri Compartimenti (ad esempio Roma) si richiede che tale passaggio avvenga solo dopo diversi anni di cantoniere e che si assumono persino direttamente agenti con la qualifica di guardiano.

Il Servizio del Mantenimento prenderà in esame i casi specifici che il rappresentante sarà per indicargli.

4. — *Che nel libretto* Ap, *oltre all'agente ed alla moglie siavi incluso qualche altro membro della famiglia onde provvedere i viveri per la famiglia stessa in caso di malattia dei primi.*

Si curerà l'applicazione dell'art. 53 delle norme per l'applicazione del Regolamento biglietti, che già consente di rilasciare i biglietti serie *Ap* anche per le famiglie, purchè in complesso non si superi di massima, per ciascuna di esse, il numero di tre persone.

5. — *Che sia concesso un riposo continuativo settimanale di* 24 *ore a tutti quei guardiani che prestano servizio notturno, e quindicinale a quelli che prestano servizio diurno.*

Si provvederà perchè tutti i guardiani abbiano una giornata di riposo ogni mese, e si studierà se, compatibilmente colle esigenze del servizio,sia possibile di fare ai guardiani qualche facilitazione di orario per provviste di viveri, notando però che, di regola, la provvista deve farsi dalle persone di famiglia.

Per il riposo quindicinale vedasi risposta a pag. 696.

6. — *Sia concesso un compenso di L. 0,20 al giorno a tutti quegli agenti che hanno in consegna gli spara petardi, i fanali indicatori ed il servizio dei petardi in precedenza ai segnali fissi delle stazioni in caso di forte nebbia.*

La domanda non può essere accolta giacchè le prestazioni citate rientrano nelle attribuzioni del guardiano e non debbono perciò dar luogo a speciali compensi, tenuto anche presente che nello stabilire la lunghezza dei tratti di guardia si tien conto dei varii servizi che debbono essere disimpegnati dai guardiani.

7. — *Che dopo due anni di residenza in località malariche e di solitudine a domanda dell'agente, questo sia traslocato in luoghi migliori.*

Vedasi risposta a pag. 697.

8. — *Che allo scopo di migliorare il trattamento di pensione sia fatta regolare ritenuta, a favore della Cassa Pensioni, anche sulle competenze accessorie.*

Si esaminerà il desiderato se e quando si dovesse modificare la Legge sulle pensioni.

9. — *Che al guardiano addetto alle fermate sia tolto l'obbligo di fare la piccola manutenzione.*

I guardiani incaricati delle funzioni di Capo fermata hanno un tratto di lunghezza limitato e sono perciò in grado di attendere anche alla piccola manutenzione. Non si può prendere in considerazione il desiderato anche perchè i lavori relativi, specie quelli riferentisi all'armamento, non possono dissociarsi dalla sorveglianza che i guardiani debbono esercitare nel tratto di linea loro assegnato.

10. — *Che sia aumentato, ai guardiani di cui sopra, il compenso di un terzo di quello che attualmente percepiscono.*

Non è il caso per ora di modificare le disposizioni vigenti.

11. — *Che l'indennità di confine sia estesa a tutti coloro che risiedono in posti di confine o località situata fra stazioni che presentemente detta indennità godono.*

Il rappresentante presenti domande concrete al Servizio del Mantenimento e saranno prese in esame nei limiti delle vigenti disposizioni.

12. — *Che a spese dell'Amministrazione per determinate malattie gli agenti vengano ricoverati negli ospedali.*

Gli agenti a paga giornaliera sono ricoverati gratuitamente negli ospedali nei casi di osservazione, ferimenti in servizio, infortuni sul lavoro e malaria.

In casi di malattie comuni gli agenti concorrono nel pagamento delle spese di ricovero in ragione soltanto della metà della paga, non mai però oltre l'ammontare della retta.

Non si ravvisano ragioni sufficienti per modificare le vigenti disposizioni.

13. — *Che in caso d'infortunio non vengano tolte le prime tre mezze giornate di paga.*

Il trattamento attuale risponde ad una disposizione di legge.

14. — *Che la qualità della stoffa sia uguale a quella di tutti gli altri agenti obbligati ad indossare la divisa.*

Vedasi quanto si è detto nei desiderati comuni alla 14ª e 16ª categoria pag. 627.

15. — *Che le misure per il confezionamento del vestiario siano prese dal sarto anzichè dal Sorvegliante.*

Si studierà il modo perchè le misure del vestiario possano esser prese anche da persone di fiducia dell'agente.

16. — *In caso di morte dell'agente si metta senz'altro in servizio uno dei suoi figli, se questi ha le qualità richieste dal Regolamento.*

Ai figli di agenti meritevoli di riguardo si usa già una qualche preferenza in base all'articolo 11 del Regolamento del personale. Di più non è possibile di fare, trattandosi di una Amministrazione di Stato che deve essere aperta a tutti i cittadini idonei.

17. — *Che per l'ammissione in servizio sia data la preferenza ai figli degli agenti.*

Si fa riferimento alla risposta al desiderato precedente.

18. — *Che sia esteso in tutti i Compartimenti il libretto* Ap *(biglietto per provvista viveri) e che siano aboliti i provveditori.*

Si provvederà ad estendere il biglietto serie *Ap* nei casi in cui sia giustificato, nell'intento però che la spesa sia fatta dalle persone di famiglia e non dagli agenti.

Per quanto riguarda i provveditori, si ripete quanto fu già detto per analogo desiderata dei Capi Squadra Cantonieri e Cantonieri.

19. — *Che non siano cambiate le altre competenze accessorie previste dal Regolamento in vigore.*

Non si ha intenzione di modificare in danno del personale le competenze accessorie.

20. — *Che la classificazione dei passaggi a livello e della loro importanza sia fatta da una Commissione che comprenda il rappresentante della 15ª categoria.*

In proposito si hanno già sufficienti garanzie. Se nell'applicazione il personale crede rilevare dei difetti, li faccia conoscere a mezzo del rappresentante al Servizio del Mantenimento e, se del caso, sarà provveduto.

21. — *Che ai posti di guardia le garette di legname piccole, siano sostituite con garette grandi in muratura.*

Si accetta il desiderato come raccomandazione, e si incomincerà a provvedere per le località di clima più rigido.

22. — *Che a tutti i guardiani sia dato in consegna l'orologio tascabile come è prescritto dal Regolamento sul personale di linea.*

Si provvederà perchè al più presto sia fornito l'orologio ai guardiani alle condizioni stabilite.

23. — *Che ai guardiani addetti alle fermate e a quelli col servizio ininterrotto notturno — specie nelle linee di molto transito — sia tolto l'obbligo della piccola manutenzione.*

Il rappresentante limita la richiesta ai guardiani con servizio notturno ininterrotto, e fa presente che il personale si lamenta specialmente per l'obbligo dell'estirpazione dell'erba, e perchè, per qualche linea, si pretende perfino che il guardiano zappi due volte all'anno la siepe viva.

Domanda che almeno sia ridotto l'obbligo per l'estirpazione dell'erba.

Il Direttore Generale osserva che questi obblighi sono regolati in relazione al lavoro che l'agente può dare; tuttavia il Servizio del Mantenimento esaminerà i reclami che gli verranno segnalati dal rappresentante per quel miglior trattamento che potesse essere giustificato.

24. — *Che agli agenti residenti in località rigide sia concesso un compenso di L. 0,30 al giorno per far fronte alle maggiori spese di riscaldamento e di vestiario.*

Si ripete quanto si è detto per analogo desiderata dei Capi squadra cant. e cantonieri.

25. — *Che le Guardabarriere, dopo un anno di avventiziato, siano passate in pianta stabile.*

Già da molto tempo è stabilito che le guardabarriere non sono più nominate stabili e rimangono avventizie, non essendo pratico dar loro la stabilità, perchè la possibilità del servizio della guardabarriera è subordinata alla posizione dell'agente congiunto.

26. — *Si faccia prestare servizio alla guardabarriere, congiunta del guardiano, al più prossimo posto di abitazione.*

Così si fa sempre nei limiti del possibile; il Servizio del Mantenimento vedrà se vi siano casi da correggere, al qual fine il rappresentante fornirà opportune informazioni.

27. — *Che la metà di indennità di confine e di malaria percepita dall'agente sia corrisposta alla guardabarriera.*

Il trattamento è diverso a seconda che si tratta di guardabarriere stabili e provvisorie o avventizie. Le prime ricevono, a termini dell'ultimo comma dell'art. 144 delle D. C. A., metà del *soprassoldo di località di confine* spettante agli agenti dei gradi dal 14 al 16 fra cui si trovano i guardiani, e metà dell'*indennità di malaria* stabilita per gli agenti della categoria C (art. 134 D. C. A. ultimo comma).

Le seconde, cioè le avventizie, non hanno titolo nè all'indennità di malaria nè al soprassoldo di località. Tuttavia, a quelle che risiedono in *località di maggior costo della vita* (fra cui località di confine) si accorda una soprapaga pari al soprassoldo di località stabilito per le guardabarriere stabili e provvisorie (circolare 28/82000 del 1-1-1907). Non si può accordare più di quanto

consentono le citate disposizioni. Ma poichè il rappresentante afferma che neppure alle guardabarriere stabili e provvisorie si dà quanto loro spetta a termini di regolamento, così egli segnalerà al Servizio del Mantenimento i casi relativi per i provvedimenti del caso.

28. — *Che l'orario di servizio della guardabarriera sia dal levare al tramonto del sole, con un massimo di 12 ore di servizio.*

L'orario delle guardabarriere è stabilito di durata non superiore a 12 ore, con riposo notturno non inferiore a 9 ore, riducibile ad 8 nella stagione estiva. Già si procura di evitare che le guardabarriere prestino servizio in ore notturne, specie se addette a posti lontani dalla loro abitazione, ma per queste ultime si eviterà anche che prestino servizio in ore in cui è già buio.

29. — *Che le guardabarriere, rispetto al soprassoldo siano classificate a seconda del posto che occupano.*

Il rappresentante chiarisce che si tratta della paga inerente al posto, e non del soprassoldo di cui alla legge 13 aprile 1911 N. 310.

L'assegnazione della paga si fa in base a criteri di massima prestabiliti che tengono conto dei diversi coefficienti di servizio; perciò la paga è sempre ragguagliata all'importanza del posto. Se, per qualche posto le condizioni di servizio sono variate da quando la paga fu stabilita, si potrà esaminare se possa essere giustificata una paga maggiore.

A tal fine il rappresentante segnalerà al Servizio del Mantenimento i casi che credesse opportuno fossero presi in considerazione.

30. — *Buonuscita, alle guardabarriere esonerate, di L. 50 per ogni anno di servizio prestato.*

La domanda si collega ai desiderati d'indole generale che sono in corso di studio per accordare la buonuscita a tutto il personale.

31. — *Sia concesso alle guardabarriere esonerate un biglietto gratuito all'anno oltre a quello loro spettante per il congiunto defunto.*

Non si può aderire alla richiesta, perchè si verificherebbe un cumulo di concessioni, che non è ammesso per nessun'altra categoria di personale.

32. — *Che le guardabarriere non siano obbligate a trasmettere le correntali oltre due chilometri di distanza dal posto di guardia: tale trasmissione sarà effettuata dal guardiano mediante adeguato compenso.*

La questione si allaccia alla riforma che deve farsi nel servizio di guardia per renderlo meno dispendioso come presso altre Amministrazioni.

33. — *Miglioramento dei quadri di classificazione come appresso:*
Guardiani e G. barriere uomini: Minimo L. 3, massimo L. 4 in 19 anni;
Guardabarriere donne: Minimo L. 1, massimo L. 1.50 in 14 anni.

Vedasi risposta a pag. 695.

34. — *Compenso di L. 0,50 per ogni notte di effettivo lavoro.*

Vedasi risposta a pag. 696.

35. — *Venga corrisposta la metà dell'indennizzo di trasloco anche se questo si effettua nel proprio cantone e col carrello.*

Si stabilirà un compenso fisso a seconda del grado dell'agente traslocato.

36. — *Sia corrisposta l'indennità di residenza a tutto il personale che col libretto serie Ap si reca per la provvista viveri nelle località per le quali l'indennità è concessa.*

Il desiderato allo stato delle cose non può essere accolto tanto più che il soprassoldo di località tiene conto anche di fattori che sono estranei al costo delle derrate.

37. — *Le ore di servizio oltre l'orario siano retribuite in ragione di 1/8 della paga.*

Non si crede del caso di modificare il sistema vigente.

38. — *Ai guardiani addetti ai posti di blocco sia usato il trattamento fatto ai deviatori addetti alle cabine degli apparati centrali.*

Non si ritiene di prendere in considerazione la domanda giacchè il servizio dei guardiani guarda-blocco è di minore responsabilità di quello dei deviatori degli apparati centrali. Si nota però che se l'agente del Mantenimento oltre al servizio di blocco ha anche la manovra dei deviatoi riceve lo stesso trattamento dei deviatori (articolo 176 D. C. A.); a compensare adeguatamente si provvede con un maggiore trattamento solo quando questo è giustificato da un servizio in più di quello di guarda-blocco.

39. — *Congedo annuale di giorni 15 ai guardiani e di giorni 8 alle guardabarriere.*

Trattasi di argomento d'indole generale che non può essere ora utilmente esaminato.

40. — *Agli agenti a paga giornaliera siano pagati i primi tre giorni di malattia se questa si prolunga oltre i sette giorni.*

Il trattamento attuale risponde ad una disposizione di legge, che allo stato delle cose deve rimanere quale è.

41. — *Che siano aboliti gli aumenti speciali.*

Il desiderato non può essere accolto, altrimenti mancherebbe il modo di premiare gli agenti migliori e di stimolare l'attività degli altri.

Del resto dagli Uffici superiori si fanno speciali revisioni affinchè gli aumenti anticipati siano conferiti solo ai più meritevoli.

42. — *Per le punizioni degli ultimi tre gradi l'agente sia rappresentato nel Consiglio di disciplina dal delegato della propria categoria.*

È un argomento di carattere generale che non può essere utilmente esaminato in conferenza parziale.

43. — *Sia stabilita un'unica categoria per tutto il personale che lavora ed alloggia nelle zone malariche.*

Si ripete quanto si è detto per analogo desiderata dei Capi squadra cant. e cantonieri.

44. — *Aumento della indennità di alloggio: L. 15 per gli agenti residenti nei grandi centri; L. 10 per gli altri.*

Vedasi risposta a pag. 698.

Categorie 21ª *e* 25ª. — Rappresentanti Sigg. Flunci Emilio e Parigi Armido.

1. — *Abolizione dell'ultima parte dell'art. 29 del Regolamento per gli agenti delle Officine del Materiale rotabile, secondo la quale « il cottimo dev'essere liquidato esclusivamente sulla « base delle paghe inscritte sul modulo relativo all'atto della « stipulazione del cottimo, non tenendo conto alcuno degli « aumenti di paga normali od anticipati eventualmente av- « venuti posteriormente alla stipulazione, anche se con ef-*

« *fetto retroattivo, a favore degli assuntori o di alcuni di* « *essi* ».

Il rappresentante Flunci dichiara che con tale abolizione si mira ad ottenere che i cottimi in corso all'atto della comunicazione di aumenti di paga retroattivi, siano, alla loro chiusura, liquidati colla paga nuova ottenuta, calcolata dalla data della rispettiva decorrenza.

Il Direttore Generale osserva che si tratta esclusivamente della ripartizione dell'utile fra gli assuntori, e che non si era ritenuto di fare ciò finora considerato che la maggioranza degli assuntori era costituita da coloro che non percepivano l'aumento. Visto ora che il desiderato è presentato dai Rappresentanti delle categorie, si studierà il modo di accontentare, per quanto possibile, il personale senza occasionare costose complicazioni contabili.

2. — *Corresponsione della paga agli operai delle officine nei giorni festivi.*

Il principio generale di pagare alla festa gli operai anche quando non lavorano non è compatibile coi criteri generali dell'industria privata che pel trattamento di detti agenti vennero sempre seguiti.

Si deve perciò tener fermo il criterio in vigore, secondo il quale gli agenti che prestano mansioni di operai e che alla festa normalmente non sono chiamati al lavoro, non devono essere pagati.

Del resto la retribuzione dell'operaio fu già stabilita tenendo conto che l'operaio lavora soltanto sei giorni alla settimana, e non è pagato alla festa in cui non lavora.

Non si può quindi aderire al desiderato, ma l'Amministrazione si propone di studiare se si possa ridurre di metà le giornate festive in cui le officine restano chiuse, per diminuire il disagio lamentato, disponendo perchè nelle giornate festive così soppresse si lavori nelle officine, beninteso non liquidando come lavoro straordinario la paga per detti giorni.

Il rappresentante Sig. Flunci rileva che gli operai delle officine beneficiano del soprassoldo di cui all'art. 2 della legge 13 aprile 1911 N. 310 solo per 300 giorni in cui lavorano, mentre lo

spirito informatore della legge era quello certamente di assicurare un beneficio minimo di L. 165 annue che, dato il sistema di corresponsione, non viene raggiunto, per semplice fatto dell'Amministrazione (e ciò tanto più se la paga dell'operaio per 6 giorni corrisponde a quella di 7 giorni di altri agenti).

Il Direttore Generale dichiara che vedrà di concedere il soprassoldo nei giorni festivi in cui l'Amministrazione non fa lavorare il personale operaio e non corrisponde la paga.

3. — *Sia abrogata la circolare* 42/15/5300 *del* 27 *luglio* 1909, *e sia consentito ai manovali delle officine di partecipare ai concorsi per posti di Aiutanti operai, Guidamacchine ecc., in ogni tempo e in ogni età valutando egualmente l'anzianità di servizio, in modo che i più vecchi trovino più facile sistemazione che li sottragga alle gravi fatiche del manovale.*

La circolare 42/15/5300 stabilisce che i manovali che hanno più di tre anni di anzianità di servizio non possono prendere parte ai detti concorsi.

Sarà riformata la disposizione di detta circolare e si determinerà entro quali limiti e per quali mestieri sarà estesa la partecipazione dei manovali agli esperimenti per la scelta degli operai.

3 E 4 AGOSTO 1912.

Categoria 22ª. — Rappresentante Sig. ERASMI Lodovico.

1. — *Gli operai devono considerarsi divisi nel seguente modo: Operai di* 1ª *classe, Operai di* 2ª *classe ed Aiutanti operai.*

Sono operai di 1ª *classe tutti quelli assunti o da assumere in servizio mediante saggio di lavoro.*

Questa modifica deve intendersi nel senso di lasciare la classificazione di 1ª *classe a tutti coloro che l'hanno e di estenderla a tutti gli altri che attualmente trovansi nella* 2ª *classe, che però sono stati assunti mediante saggio di lavoro.*

Gli operai di 2ª *classe sono scelti fra gli Aiutanti operai per anzianità, i quali, acquistando abilità e capacità nel mestiere*

loro assegnato mediante saggio di lavoro, possono essere assegnati alla 1ª classe.

Gli Aiutanti operai devono essere scelti fra i manovali già in servizio per dare agio anche a questa categoria di agenti di migliorare le loro condizioni.

È da premettere che i posti d'organico degli operai di 1ª classe sono alquanto più numerosi di quelli di 2ª, per cui agli operai di 2ª è assicurato un adeguato sviluppo di carriera.

Agli operai nuovi assunti si conferisce la qualifica di operaio di 1ª classe., solo se la tabella organica lo ammette per il mestiere cui sono idonei. Si conferisce, invece, di regola, la qualifica di operaio di 2ª classe per i mestieri per i quali è prevista la 1ª e la 2ª classe. Sono promossi poi alla 1ª classe quelli che con un adeguato tirocinio hanno già acquistato sufficiente pratica nei lavori che richiedono maggior perizia. È pure ammesso, previo saggio di lavoro, il passaggio alla 2ª classe degli operai di 3ª per i quali, come avviene per gli Aiutanti calderai e per gli Assistenti fucinatori, si trova un mestiere affine (calderaio o fucinatore) nella classe superiore.

Dalle norme vigenti è già ammesso il passaggio nel personale operaio di personale di altra qualifica (accenditori, untori e manovali). Saranno rivedute le disposizioni vigenti al riguardo e si studierà entro quali limiti potrà essere estesa la partecipazione dei manovali agli esperimenti per la scelta degli operai.

Non si può accettar la domanda che vorrebbe che a tutti i nuovi assunti con saggio di lavoro fosse conferita la qualifica operaio di 1ª classe, giacchè il saggio di lavoro non dà che parzialmente un criterio dell'attitudine dell'agente, mentre il sistema in vigore stimolando l'operaio a migliorare le sue attitudini professionali dà la possibilità di elevare le maestranze al disopra di quelle dell'industria privata.

2. — *L'orario normale feriale dei Depositi e delle Squadre di Rialzo è di 10 ore.*

Si domanda che il maggior numero di ore che l'operaio impiega nel viaggio di andata e di ritorno per recarsi in trasferta, gli siano pagate.

L'operaio che si reca in trasferta non può fare nelle ore di viaggio come gli pare e piace, ma deve partire e ritornare con un dato treno fissato dalla superiorità, controllato all'arrivo ed alla partenza con dichiarazione su apposito foglio del Capo stazione.

Così nelle ore di viaggio l'operaio si trova a completa disposizione dell'Amministrazione.

La domanda, come è presentata, non può essere accolta. Solo si disporrà che l'operaio in trasferta nei giorni festivi non abbia trattamento inferiore a quello che gli spetta quando è in trasferta nei giorni feriali.

3. — *Per il passato le locomotive che dai Depositi venivano inviate alle Officine per la grande riparazione erano accompagnate da operai.*

Ora con una disposizione interna gli si è voluto togliere anche questo diritto.

Si domanda che sia nuovamente affidato loro detto incarico.

Non si ritiene di accogliere il desiderato, non essendo necessaria la prestazione di un operaio per la scorta delle locomotive che si recano spente alle officine; è sufficiente l'opera di un manovale convenientemente istruito.

4. — *Sia concesso il permesso ad ore.*

La concessione di congedi ad ore non è ammessa per alcuna categoria di personale dall'art. 25 del Regolamento del Personale che contempla solo eccezionalmente la concessione del congedo a mezze giornate.

La concessione di quanto viene richiesto darebbe luogo a notevoli inconvenienti perchè in generale gli operai lavorano riuniti in squadre e l'assenza di uno impedirebbe il regolare svolgimento dei lavori affidati alle singole squadre.

È già stato peraltro concesso che possano essere accordati permessi per la prima a la ultima ora dei singoli periodi d'orario

giornaliero, purchè siano chiesti in precedenza e giustificando la domanda caso per caso.

Lamentandosi il rappresentante che non v'è trattamento uguale in materia, il Direttore Generale assicura che a cura del Servizio della Trazione saranno richiamate le disposizioni al riguardo.

5. — *Si domanda il riposo settimanale pagato.*

Vedasi risposta a pag. 696.

6. — *Rendendosi vacanti posti nelle officine, di preferenza si chiede che siano occupati (sempre che ne facciano domanda) dagli operai dei Depositi e delle Squadre di rialzo.*
Così pure si chiede che sia concesso il cambio tra due operai dalle officine alle Squadre rialzo e depositi e viceversa.

Il lavoro richiesto agli operai delle officine è notevolmente diverso da quello richiesto agli operai dei depositi e squadre di rialzo; ed il passaggio di operai come è domandato implicherebbe l'effettuazione di un nuovo tirocinio con discapito dell'Amministrazione. Non si ritiene pertanto di ammettere in via generale i passaggi in questione.

Già attualmente però le domande del genere vengono esaminate caso per caso e, quando si verificano circostanze tali da renderli opportuni, sono autorizzati volta per volta.

Il Servizio della Trazione richiamerà le disposizioni attuali alle Divisioni, le quali dovranno trasmettere tutte le domande del genere al Servizio stesso, che le terrà in evidenza.

Il rappresentante chiede che sia tenuto conto specialmente delle domande motivate da ragioni di salute derivanti dal servizio prestato (lavoro in luoghi umidi od esposti alle intemperie).

Il Direttore Generale dichiara che ciò viene già fatto attualmente e si vigilerà perchè tali casi siano considerati con cura.

7. — *Si chiede che i fuochisti di preferenza vengano scelti fra gli operai dei Depositi che abbiano compiuto almeno tre anni di servizio.*

Si sta esaminando la questione con intendimento di render possibile, entro determinati limiti, la scelta di fuochisti anche fra gli operai dei Depositi; ma ancora non è stata presa una decisione al riguardo.

8. — *Corrispondere all'operaio i primi 3 giorni di malattia come si pratica col personale a stipendio mensile.*

La domanda, che implica modificazione di legge e del Regolamento sul personale, non può essere ora utilmente esaminata.

9. — *Nei depositi e squadre rialzo l'igiene e l'incolumità personale sono tenute in poco conto.*

Infatti gli operai dei depositi e squadre rialzo sono costretti a lavorare nell'acqua e nell'umidità.

I locali per la lavorazione al coperto sono scarsi; e quei pochi che vi sono hanno una pessima manutenzione, non solo, ma si rifiutano giubbe e pantaloni, impermeabili a quegli operai che sono costretti nelle stagioni di pioggia ad eseguire riparazioni urgenti a locomotive che devono effettuare treni, si obbligano operai ad eseguire riparazioni a caldaie di locomotive che hanno ancora il fornello caldo.

In quanto alla incolumità del personale, basta citare il gran numero di ferimenti subìti dagli operai per dimostrare in qual modo e con quali mezzi sono costretti a lavorare.

Se i locali dei Depositi e squadre rialzo non hanno ancora raggiunto una sistemazione completamente soddisfacente, sta però il fatto che dal 1905 in poi si sta provvedendo per migliorare le condizioni dei locali stessi.

Colla serie dei lavori in corso si provvederà altresì per dotare in un prossimo avvenire i Depositi e le squadre di rialzo di una quantità sufficiente di locali per la lavorazione al coperto; frattanto si completeranno presso i Depositi e le squadre di rialzo le dotazioni del vestito d'incerato.

Per quanto riguarda gli attrezzi ed i mezzi di lavoro in genere anche il rappresentante riconosce che si è avuto un notevole miglioramento.

Il programma dell'Amministrazione è quello che tutti i Depositi abbiano l'ampiezza di locali ed i mezzi tutti necessari.

Per quanto riguarda gli infortuni si nota che essi possono derivare piuttosto da disattenzione od altro, e non si ritiene che influiscano le condizioni attuali dei depositi all'aumento del numero di essi, che può essere anche stato occasionato dal miglioramento del trattamento di malattia concesso recentemente.

10. — *Per giudicare i capi lavoro, sia che si tratti di nuovi assunti, sia che si tratti di operai già in servizio, per il passaggio a categorie superiori, sia nominata una Commissione mista di operai e superiori.*

Le Commissioni chiamate a giudicare dei capi lavoro sono ora di regola composte di un funzionario dei primi sei gradi e di due agenti tecnici di dirigenza (Capi tecnici e Capi squadra).

Tali Commissioni offrono tutti i necessari affidamenti di serenità e di competenza.

Non si ritiene pertanto che possa essere presa in considerazione la richiesta formulata.

11. — *Liquidazione del lavoro straordinario in base ad 1/8 della paga più il soprassoldo del 25 %.*

Saranno attuate disposizioni intese a soddisfare tale desiderato per il lavoro straordinario nei giorni festivi.

12. — *Il soprassoldo sia portato dal 25 % al 40 % abolendo il premio trimestrale.*

La domanda non può essere accolta, ritenendosi opportuno mantenere il premio trimestrale che giova a stimolare l'attività dell'agente; nè riuscirebbe possibile, mantenendo il premio trimestrale, elevare il soprassoldo al 40 % della paga, per imprescindi-

bili esigenze di bilancio e per non creare disparità di trattamento con altre categorie di personale.

Il Direttore Generale però aggiunge che, quantunque non sia stato richiesto dalla categoria 22ª, disporrà, come ha promesso ai rappresentanti della 21ª e 25ª categoria, perchè sia concesso il soprassoldo di cui all'articolo 2 della legge 13 aprile 1911 nº 310, anche nei giorni festivi in cui l'Amministrazione non fa lavorare il personale operaio e non corrisponde la paga.

13. — *Aumento dell'indennità di trasferta*:

Operai di 1ª e 2ª classe, diaria L. 2,75, *pernottazione L.* 1,75;
Aiutanti operai: *diaria L.* 2,50, *pernottazione L.* 1,75.

Vedasi risposta a pag. 695

14. — *Indennità di notturna.*

Vedasi risposta a pag. 696.

15. — *Modificazione della tabella organica, con compenetrazione del soprassoldo della legge* 310-1911, *come appresso*:

Operai di 1ª classe minimo L. 3,20, *massimo L.* 5,80 *in* 23 *anni*;
Operai di 2ª classe minimo L. 3, *massimo L.* 5,10 *in* 23 *anni*;
Aiutanti operai minimo L. 2,80, *massimo L.* 4,20 *in* 22 *anni*.

Vedasi risposta a pag. 695

Il rappresentante chiede infine *di prender visione, prima che sia approvato, del regolamento interno per il personale dei depositi e squadre rialzo che gli consta essere in corso di studio presso il Servizio Centrale competente.*

Nello studio e nella compilazione dei regolamenti vien tenuto conto fin dove è possibile dei desideri degli agenti, ma i Regolamenti non possono essere comunicati preventivamente al personale nè formare oggetto di discussione col personale medesimo.

4 AGOSTO 1912.

Categoria 20ª — Rappresentante Sig. MORNESE CLEMENTE.

Verificatori.

1. — *Concessione equiparamento stipendio o paga in base ad un aumento pari al 25% dello stipendio o paga, che ogni verificatore aveva al 1° gennaio 1906, epoca in cui venne corrisposto agli operai il soprassoldo del 25% sulla paga.*

All'atto della nomina degli Operai a Verificatori viene ad essi aumentata la paga del 25%.

Se ciò non si è verificato per quelli nominati anteriormente al 1906, sta però il fatto che l'Amministrazione, valendosi dell'art. 60 del Regolamento del Personale, accordò ad essi aumenti anticipati negli anni 1907-1908, a titolo di sistemazione di carriera.

Se può aversi dubbio che sia avvenuta qualche dimenticanza si provvederà a riesaminare debitamente la posizione degli interessati.

2. — *Passaggio da Verificatore a Capo verificatore mediante esami di abilitazione.*

Le norme ora vigenti per gli esami di abilitazione a posti di Capo squadra operai nelle Squadre rialzo stabiliscono che a tali esami possono partecipare soltanto i Verificatori. Ciò premesso si fa presente che già è stato disposto perchè i Capi verificatori non siano più prescelti fra i Verificatori, ma fra i Capi squadra operai provenienti, di massima, dai Verificatori, per modo che la loro istruzione sarà più completa.

3. — *Si desidera che per tutti i capi di vestiario concorra l'Amministrazione come fa per altre categorie di personale.*

Vedasi risposta a pag. 697.

4. — *Fornitura del vestito di fustagno nero in luogo dell'attuale camiciotto di tela mistone.*

Vedasi risposta a pag. 698.

5. — *Berretto di seta per l'estate, con contributo dell' Amministrazione.*

Si provvederà ad accogliere il desiderato nell'occasione della revisione del Regolamento sul vestiario uniforme nell'intesa che il berretto di seta sostituirà quelli di panno.

6. — *Fornitura gratuita di un vestito impermeabile sul tipo di quello in uso nella R. Marina.*

Vedasi risposta a pag. 697.

7. — *Istituzione di una scuola Allievi-verificatori.*

Non si ravvisa del caso di istituire tale scuola, tenuto conto che gli aspiranti Verificatori sono in piccolo numero e trovansi così sparsi in diverse località che sarebbe difficile riunirli per il corso.

Si curerà piuttosto che gli agenti che vengono adibiti alle funzioni di Verificatore siano messi in grado di prendere cognizione delle istruzioni che li possono interessare.

8. — *Abolizione servizi non inerenti alla qualifica di Verificatore. In talune stazioni i Verificatori sono obbligati a disimpegnare mansioni che non sono inerenti alla propria qualifica, come ad es.: l'untura dei veicoli, il ricambio di molle di sostegno, custodie repulsori, rialzi, ecc.*

Occorre che il Verificatore, nel tempo che gli resta disponibile dopo aver disimpegnate le funzioni di controllo affidategli esegua tutte le riparazioni che sono compatibili coi mezzi che ha a disposizione e con l'aiuto di qualche agente di stazione.

Il desiderato non può pertanto essere accolto.

9. — *Corresponsione premio VIII°.*

Questo premio deve essere limitato alle sole categorie che possono influire più direttamente sull'aumento del carico ai Porti.

È vero che, come il rappresentante afferma, in passato il premio venne concesso anche ad altro personale che non si trovava nella condizione delle categorie sopra indicate; ma l'esperienza dimostrò che non era giustificato e così fu soppresso.

Notasi poi che i Verificatori non hanno mai avuto il premio VIII e che per loro fu istituito un premio trimestrale di cointeressenza.

10. — *Passaggio dei Verificatori dal grado 13° al 12°.*

Vedasi risposta a pag. 695.

Untori.

1. — *Assegnare gli Untori, in ordine di anzianità, ai posti che si rendono vacanti di Portieri negli Uffici e nelle Officine.*

Si terrà conto del desiderato alla condizione che gli Untori concorrano a questi posti assieme agli altri aspiranti, non già con speciali preferenze, ed abbiano la necessaria attitudine.

2. — *Assegnare gli Untori a posti di Capi squadra manovali e, previo saggio di lavoro, accordare il passaggio ad operai di 2ª classe.*

Già attualmente si provvede ad assegnare degli Untori idonei a posti di Capi squadra manovali, nè si hanno difficoltà a continuare in tale sistema.

Per il passaggio ad operai anche attualmente gli Untori, con gli altri agenti di fatica, possono partecipare agli esperimenti per la scelta di operai solo quando si trovino nei prescritti limiti di età e non siano in servizio da più di tre anni. Si rivedranno tuttavia le disposizioni in vigore al riguardo e si studierà entro quali

limiti potrà essere estesa la partecipazione degli Untori agli esperimenti stessi.

3. — *Si potrebbe concedere loro quando vi siano i posti, il passaggio ad Accenditore ed a Deviatore della Trazione.*

Non riesce possibile assecondare il desiderato inquantochè per divenire Accenditori occorrono abilitazioni in base al servizio di fuochista che l'Untore non può essere chiamato a disimpegnare.

4. — *Concorso dell'Amministrazione nella spesa per massa vestiario come fa per le altre categorie del personale.*

Vedasi risposta a pag. 697.

5. — *Fornitura del vestito di fustagno nero in luogo dell'attuale camiciotto di tela mistone.*

Vedasi risposta a pag. 698.

6. — *Berretto di seta per l'estate, con contributo dell'Amministrazione.*

In occasione della revisione del Regolamento sul vestiario uniforme, si accoglierà il desiderato, nell'intesa che il berretto di seta sostituirà quelli di panno.

7. — *Fornitura gratuita di un vestito impermeabile sul tipo di quello in uso nella Regia Marina.*

Vedasi risposta a pag. 697.

8. — *Corresponsione premio VIII.*

Questo premio deve essere limitato a quelle categorie che possono influire più direttamente sull'aumento del carico.

È vero che, come il rappresentante afferma, in passato il premio venne concesso anche ad altro personale che non si trovava

nella condizione delle categorie sopra indicate; ma l'esperienza dimostrò che non era giustificato e così fu soppresso.

Notasi poi che gli Untori non hanno mai avuto il premio VIII e che per loro fu istituito un premio trimestrale di cointeressenza.

Altre domande comuni ai Verificatori ed Untori.

1. — *Indennità di notturna ai Verificatori ed Untori L. 1.*

Vedasi risposta a pag. 696.

2. — *Modificazione quadri di classificazione per i Verificatori in modo che si abbia un minimo di L.* 1500 *o L.* 4,20 *ed un massimo di L.* 2400 *o L.* 7 *da raggiungersi in* 18 *anni e per gli Untori un minimo di L.* 1020 *o L.* 2,80 *ed un massimo di L.* 1500 *o L.* 4,20 *da raggiungersi in* 18 *anni.*

Vedasi risposta a pag. 695.

3. — *Aumento della indennità di trasferta.*

Vedasi risposta a pag. 695.

4. — *Corresponsione del 25 % sullo stipendio o paga.*

Vedasi risposta a pag. 695.

Categoria 23ª. — Rappresentante Sig. BOLOGNINI Enrico.

1. — *Tutte le ore di servizio prestate oltre l'orario normale vengano considerate lavoro straordinario e, come tale, vengano pagate.*

La domanda corrisponde ad una disposizione regolamentare ed essendo appunto la Direzione Generale venuta a conoscenza che

in qualche località si usava di trattenere, occorrendo, Manovali per qualche tempo oltre l'orario normale di lavoro e di compensarli, anzichè con la corresponsione del lavoro straordinario corrisponuente, con equivalente diminuzione dell'orario dei giorni successivi, si sono date subito disposizioni perchè cessi tale uso e siano osservate le norme vigenti.

2. — *Accordare il cambio nelle ore di refezione a tutto il personale adibito a servizi continui.*

Il rappresentante spiega che la richiesta deriva dal fatto che talvolta l'ora della refezione non viene concessa per esigenze di servizio, e quasi sempre spostata ad altre ore in cui la refezione non può essere utilmente consumata.

Il Direttore Generale osserva che la domanda così com'è stata formulata non può essere presa in considerazione. Visti però gli inconvenienti accennati dal rappresentante si provvederà perchè nei turni di servizio del personale sia indicato il periodo di tempo entro il quale il personale deve esser posto in condizione di prendere la refezione.

Se poi vi sono dei casi particolari pei quali si verificano delle anomalie il rappresentante potrà segnalarli al Servizio competente che li esaminerà debitamente e provvederà.

3. — *Che i cambi turno dal servizio diurno a quello notturno e viceversa, abbiano luogo mediante il riposo settimanale di 24 ore da un verso e di 48 dall'altro.*

Vedasi risposta a pag. 696.

4. — *I Capi squadra accenditori che sostituiscono i Capi deposito aggiunti nella sorveglianza dei piazzali, reclamano competenze corrispondenti al servizio che prestano estendendosi alla trasmissione di ordini al personale di macchina che ha una qualifica superiore a quella di Capo squadra.*

L'opera dei Capi squadra accenditori per la parte relativa all'aiuto dato da essi ai Capi deposito si limita o all'esecuzione di-

retta di ordini od alla trasmissione di ordini; trattasi di funzioni inerenti alla qualifica di Capi squadra accenditori e pertanto il desiderato non può essere preso in considerazione.

5. — *Che ad ogni Accenditore non venga dato in consegna un numero maggiore a 5 locomotive.*

La domanda non può essere accolta, non essendo possibile fissare un criterio unico al riguardo. È invece opportuno che la determinazione del numero degli accenditori sia fatta località per località, tenendo conto delle varie circostanze che hanno influenza sul lavoro di tale categoria di personale (condizioni locali, tipi di locomotive, orari ecc.).

6. — *Dopo due anni di servizio l'accenditore acquisti il diritto al passaggio a Fuochista.*

Non si può accedere alla domanda, tenuto conto che non tutti gli Accenditori hanno le attitudini necessarie al servizio di macchina e perchè, dato il limite di anzianità fissato nella richiesta, si promuoverebbe un reclutamento annuo superiore al normale fabbisogno di Fuochisti, escludendo quindi ogni reclutamento di operai Allievi fuochisti.

In seguito ad analoga raccomandazione del rappresentante il Direttore Generale fa presente che già si provvede ad assicurare la possibilità agli Accenditori di adire alla carriera del personale di macchina.

7. — *Dispensare gli Accenditori dal servizio di manovalanza, rifornitura legna nelle accensioni, rifornitura sabbia, giratura locomotive su piattaforme e giratura scambi.*

Non si trova di accogliere il desiderato, trattandosi di mansioni inerenti alle funzioni della qualifica di Accenditore che possono essere disimpegnate. Si richiedono al personale di tale qualifica solo le prestazioni che possono essere disimpegnate normalmente.

8. — *Nei grandi Depositi venga assegnata una locomotiva di manovra ed al personale addettovi vengano corrisposte le relative competenze, come al personale di macchina.*

Non si può accogliere la prima parte della domanda, giacchè nella maggior parte delle località la locomotiva sarebbe male utilizzata.

Sarà invece provveduto perchè, nelle località in cui sia riconosciuto necessario di specializzare una locomotiva per le manovre eventuali di deposito, all'agente di accudienza sia assegnato un compenso a corpo corrispondente alle competenze accessorie che sarebbero liquidate all'agente di macchina il quale fosse incaricato di tali mansioni.

9. — *I Manovali dei Depositi locomotive, squadre rialzo e riparti veicoli domandano di essere ammessi, per turno, ai lavori di manovalanza a contatto con gli operai dei Depositi locomotive e squadre rialzo, onde a tutti sia dato modo di concorrere al passaggio di Operaio di 3ª classe, mediante un saggio di lavoro consistente nell'eseguire qualcuna delle più facili riparazioni eventuali che giornalmente si praticano.*

Abolizione della disposizione emanata dalla Direzione Generale con circolare tendente a togliere il diritto al passaggio ad Operaio di 3ª classe a quei Manovali che hanno passato 3 anni di servizio compreso l'avventiziato.

La prima parte del desiderato non può essere accolta in via di massima ma solo come raccomandazione, ove è possibile senza danno al lavoro.

Si riesamineranno le disposizioni contenute nella circolare richiamata nella seconda parte del desiderato e si studierà entro quali limiti potrà essere estesa la partecipazione dei manovali agli esperimenti per la scelta degli operai.

10. — *Che ai Manovali adibiti alla montatura delle portine di lavaggio e dei portelloni di riempimento, venga data la quali-*

fica di Operaio di 3ª classe, essendo detto servizio di spettanza degli Operai che lo hanno sempre disimpegnato.

La domanda non può essere accolta. Infatti nella montatura delle portine di cui sopra il lavoro dei Manovali deve essere presenziato da un Macchinista od altro agente tecnico che ne risponde: perciò la prestazione data in tal caso dai Manovali non implica responsabilità e non ha tale importanza da poter essere considerata mansione di Operaio. Si nota poi che di regola il lavoro è fatto a turno da tutti i manovali addetti ai lavaggi e viene corrisposto ai medesimi uno speciale soprassaldo che compensa equamente la gravosità della prestazione.

11. — *Ai manovali che furono addetti permanentemente agli Uffici di Deposito dopo un anno sia concesso di partecipare ad un concorso da Scritturale.*

Sarà esaminata la posizione degli interessati per vedere di adottare in via di eccezione a favore dei meritevoli che abbiano disimpegnato permanentemente le funzioni di scritturale per un determinato periodo di tempo un provvedimento di graduale sistemazione mediante esami.

12. — *Sollecitare l'ingrandimento dei Depositi locomotive e fornirli di un numero maggiore di fondazioni che sono sempre quelle di 30 anni fa e non possono essere sufficienti perchè le locomotive sono cresciute di numero e di lunghezza.*

Creare riparti per praticare alle locomotive le riparazioni richieste dai Macchinisti; e dar modo agli Accenditori di mettere ogni locomotiva in arrivo al proprio riparto per ordine di servizio e di riparazione.

Creare dei posti fissi ed adatti per le locomotive di lavaggio.

Si conviene nel desiderio del rappresentante. Molto è già stato fatto al riguardo dal 1905 in poi, e molti lavori sono in corso di studio e di esecuzione per raggiungere una sistemazione completa degli impianti in parola.

Si esaminerà particolarmente l'opportunità di aumentare nei depositi le fosse.

13. — *Allargare i turni di lavaggio delle locomotive, abolendo il sistema invalso di far lavare le locomotive anche in un intervallo di sei ore dall'arrivo alla partenza. Questo tempo è insufficiente per eseguire bene il lavaggio essendo le locomotive troppo calde.*

Le norme in base alle quali devono essere eseguiti i lavaggi alle caldaie delle locomotive prevedono congrui intervalli affinchè si abbiano risultati soddisfacenti nei riguardi della conservazione delle caldaie.

Si vigilerà perchè tali norme siano osservate.

14. — *È necessario che i Magazzini approvvigionamenti siano sempre bene forniti del materiale di ricambio e che ogni deposito abbia un ripostiglio sempre pronto e completo.*

Trattasi di raccomandazione che è cura dell'Amministrazione di tener presente e di soddisfare compatibilmente con le convenienze di non immobilizzare troppo materiale che rappresenta capitali ingenti.

15. — *Corrispondere il soprassoldo ai cambi turno e refezione ai Deviatori dei depositi locomotive.*

Il provvedimento è stato già preso in applicazione dell'art. 190 delle disposizioni sulle competenze accessorie per quanto riguarda i cambi turno.

Le interruzioni per la refezione secondo le norme vigenti vengono accordate senza personale di rilevo. Cade pertanto l'applicabilità in tal caso dell'art. 190.

16. — *Abolire il grembiale ai manovali pulitori delle vetture e sostituirlo con una blouse.*

È stato adottato il grembiale perchè lo si è ritenuto il più adatto per proteggere gli indumenti. È il caso di proseguire nell'esperimento salvo provvedere in seguito se si verificassero degli inconvenienti.

17. — *Abolizione del premio trimestrale agli Accenditori e Capi squadra, corrispondendo invece a tutti gli agenti della categoria una percentuale del 40 % sulla paga nelle sole giornate di lavoro.*

Non è possibile accogliere il desiderato, giacchè i premi trimestrali furono istituiti allo scopo di incitare gli agenti a prestare miglior servizio.

Il rappresentante riduce la domanda alla concessione del 25 % sulla paga oltre al premio trimestrale, e spiega che la richiesta è intesa ad ottenere un qualche miglioramento a favore dei Manovali dei depositi e squadre rialzo, che si trovano in condizioni inferiori a quelle dei manovali delle Officine e dei Magazzini che beneficiano dei cottimi.

Il Direttore Generale dichiara che si interesserà per vedere di trovare il modo di ottenere al riguardo un miglioramento a favore dei manovali dei Depositi e Squadre rialzo e specialmente per quelli addetti alla pulizia dei veicoli.

18. — *Indennità di notturna di L. 1.*

Vedasi risposta a pag. 696.

19. — *Trasformare la qualifica di Accenditore in quella di Fuochista accudiente locomotive.*

La domanda, come chiarisce il rappresentante, è intesa ad ottenere il passaggio al grado superiore.

Il Direttore Generale dichiara che essa potrà essere esaminata a suo tempo in rapporto alla ripercussione che potrà avere sulle altre qualifiche.

20. — *Promozione da manovale ad accenditore per anzianità.*

Già attualmente, di regola, la promozione viene conferita agli idonei secondo l'ordine di anzianità ed è quindi tenuto conto, nei limiti del possibile, del desiderio. Ma data l'importanza e le relative responsabilità inerenti al servizio affidato agli accenditori non

si può prescindere dalle prescrizioni fissate con Decreto Ministeriale del 27 giugno 1905 nel senso di rinunciare all'accertamento della idoneità degli aspiranti.

21. — *Modificazione quadri di classificazione*:

Per i Capi squadra accenditori minimo L. 3,10, *massimo L.* 5,10, *da raggiungersi in* 17 *anni;*

Per i Capi squadra Manovali, Minimo L. 3, *massimo L.* 5, *da raggiungersi in* 20 *anni;*

Per gli Accenditori, minimo L. 3, *massimo L.* 4,80 *da raggiungersi in* 20 *anni*;

Per i Manovali, minimo L. 2,60, *massimo L.* 3,80 *da raggiungersi in* 21 *anno.*

Vedasi risposta a pag. 695.

22. — *Trasferta corrispondente alla qualifica disimpegnata.*

La richiesta è in contrasto con la disposizione dell'art. 27 D. C. A. ed al suo accoglimento si oppongono anche difficoltà per le relative liquidazioni e contabilità.

Ad ogni modo è questione che non può essere esaminata se non con criteri generali, interessando tutto il personale che disimpegna funzioni superiori.

23. — *Revisione dei quadri di classificazione del Regolamento personale allo scopo di equiparare gli stipendi degli agenti dello stesso grado.*

Modificazioni delle D. C. A. in modo che gli agenti della stessa qualifica non abbiano a percepire competenze diverse.

Vedasi risposta a pag. 695.

24. — *Aumento del contributo di massa vestiario.*

Vedasi risposta a pag. 697.

Categoria 24ª. — Rappresentante Sig. GHELFI Paolo.

1. — *Riposo quindicinale di 36 ore anzichè di 24 e senza perdita delle relative competenze.*

Il rappresentante aggiunge che vi sono delle località in cui per il riposo quindicinale stabilito dall'art. 4 del regolamento per gli agenti addetti alle Officine del Materiale rotabile si danno 24 ore ed in altre 36.

Il Direttore Generale dichiara che il riposo quindicinale è stabilito in 24 ore e tale deve rimanere; se nei turni attualmente in vigore si avranno eventuali differenze di trattamento, potranno essere eliminate.

Si riserva però di esaminare in seguito la questione della concessione del riposo quindicinale completo.

2. — *Turno unico di servizio per tutte le Officine.*

Non è possibile adottare un turno unico essendo alquanto diverse le esigenze da officina a officina anche secondo le rispettive consuetudini locali.

Tuttavia il Servizio competente prenderà in esame i desiderati particolari che il Rappresentante crederà di segnalare in argomento, e per quanto riguarda i servizi gravosi, il predetto Servizio disporrà che siano fatti a turno fra tutti gli agenti di guardia in quelle località che, a detta del rappresentante, pare siano ora esclusivamente addossati a taluni agenti.

3. — *Massa vestiario a metà prezzo come per tante altre categorie.*

Vedasi risposta a pag. 697.

4. — *L'attuale soprassoldo del 25% sulla paga sia portato al 40%. Aumento del soprassoldo di notturna a L. 1.*

Il soprassoldo del 40% concesso per alcuni titoli si riferisce specialmente a prestazioni più gravose dell'ordinario e richiedenti

lo svolgimento di particolare capacità, ciò che non si verifica per il servizio di guardia.

Il desiderato non può essere quindi assecondato.

Si provvederà però, in via provvisoria, e fino a quando saranno adottate determinazioni intorno all'indennità di notturna (vedasi pag. 696) al personale, ad aumentare il soprassoldo dal 25 % al 40 % per i giorni in cui l'agente di guardia presta servizio notturno.

5. — *Portare la qualifica dei guardiani d'officina al 13° grado con modificazione del quadro di classificazione in modo che si abbia un minimo di L. 3 ed un massimo di L. 5 da raggiungersi in 20 anni.*

Vedasi risposta a pag. 695.

6. — *Pagamento delle due ore in più delle 10, oppure portare il soprassoldo al 50%.*

L'orario del personale di guardia delle Officine è in relazione al servizio ad essi assegnato. E si fa presente che questo personale gode già di un soprassoldo del 25%, nello stabilire il quale si tenne conto anche dell'aumento d'orario che questi agenti ebbero in confronto al passato.

Il desiderato non può essere quindi accolto.

7. — *Cambio di qualifica da Guardiani a Sorveglianti d'Officina.*

Non si può accogliere il desiderato perchè il Guardiano d'Officina non ha mansioni di sorveglianza nel senso vero e proprio della parola.

4 Agosto 1912.

Categoria 33ª. - Rappresentante Sig. Guastoni Ermenegildo.

1. — *Passaggio di qualifica degli Assistenti alle merci (ex rete Adriatica) ed Assistenti (ex rete Mediterranea) ad Applicato.*

Saranno prese in esame le posizioni degli interessati, e coloro, per i quali sarà accertato che disimpegnano veramente mansioni di Applicato, saranno ammessi ad un esame limitato, per quanto riguarda la coltura, allo stretto indispensabile e vertente essenzialmente sopra cognizioni di servizio per accertare che conoscano quanto occorre per il servizio che disimpegnano o per quello affine che possono essere chiamati a disimpegnare colla nuova qualifica.

2. — *Passaggio di qualifica dei Guarda merci a Guarda magazzino.*

Allargamento della pianta numerica dei Guarda magazzini, allo scopo di lasciare più libera la carriera ai Guarda merci ed ai Capi squadra alle merci.

Il rappresentante spiega che la 1ª parte della richiesta non è intesa ad ottenere una regolarizzazione, ma è fatta a titolo di svolgimento di carriera, ed afferma che attualmente molti posti di Guarda magazzino sono occupati dai Guarda merci.

Il Direttore Generale dichiara che si provvederà perchè a coprire i posti disponibili di Guarda magazzino, sia di risulta, che per aumento di organico, siano chiamati tanto i Guardamerci ex R. A. quanto i Capi squadra alle merci che si trovino nelle volute condizioni; tutto ciò sarà fatto nel modo migliore per cui non abbia a derivarne motivi di lamenti da parte degli interessati.

3. — *Che una Guardia di stazione dopo tre anni di tale qualifica abbia diritto a passare Capo squadra alle merci previo esame;*

che il Capo squadra alle merci dopo tre anni di tale qualifica abbia diritto di avere la nomina a Guarda magazzino previo esame, e dopo 4 anni abbia invece il diritto di avere la nomina ad A. Applicato previo esame, e che questi esami riguardino il solo servizio ferroviario.

Per le stazioni vigono apposite piante organiche che determinano il numero dei posti per ciascuna qualifica in relazione ai reali bisogni del servizio.

La domanda non può essere accolta, altrimenti si verrebbe a creare un numero illimitato di Capi squadra, di Guarda magazzino e di A. Applicati.

Il rappresentante desidererebbe almeno che i posti di Capo squadra alle merci fossero coperti dalle Guardie di stazione che fossero riconosciute idonee e si provvedesse altrimenti solo quando non si trovasse il numero sufficiente di idonei fra le Guardie di stazione.

Il Direttore Generale dichiara che sarà provveduto perchè siano ammessi ad esami di Capo squadra alle merci le Guardie di stazione più meritevoli, e solo nel caso in cui cogli idonei non si giunga a coprire i posti disponibili si provvederà altrimenti.

4. — *Che sia specificato quali debbano essere le mansioni che ogni agente appartenente alla 33ª categoria deve disimpegnare in relazione alla qualifica di cui è rivestito.*

È assai difficile poter delimitare esattamente le mansioni inerenti ad una qualifica.

Si potrebbe piuttosto vedere di compilare regolamenti speciali per ogni gruppo di qualifiche indicanti le mansioni relative a posti affini, affinchè l'agente conosca quali attribuzioni affini deve disimpegnare quando il servizio cui è addetto glielo consenta.

Affermando il rappresentante che vi sono molte Guardie di stazione utilizzate agli Uffici veicoli ed alle scritturazioni negli scali merci, il Direttore Generale dichiara che si procurerà di fare qualche cosa a favore di detti agenti.

5. — *Corresponsione ai Capi squadra alle merci del premio di 1ª categoria previsto dall'art. 154 D. C. A. qualsiasi servizio siano posti a disimpegnare.*

L'art. 154 D. C. A. stabilisce la corresponsione del premio di cui sopra agli agenti incaricati esclusivamente della sorveglianza, spedizione, ricevimento o manipolazione delle merci negli scali in cui il movimento delle merci ha una notevole importanza.

Il rappresentante giustifica la richiesta col fatto che nelle stazioni di secondaria importanza il Capo squadra alle merci è obbligato a caricare e scaricare le merci, ciò che non avviene nelle grandi stazioni; perciò desidererebbe che fosse dato un compenso.

Il Direttore Generale dichiara che si provvederà ad una revisione delle classificazioni degli scali agli effetti dell'applicazione dell'art. 154, per vedere se sia giustificato includervene una quantità maggiore di quella attuale.

6. — *Indennità di notturna di L. 1.*

Vedasi risposta a pag. 696.

7. — *Passaggio dei Capi squadra alle merci e Guardie di stazione al grado 13°.*

Il rappresentante dichiara di aver presentata la domanda per il fatto che i Guardamerci appartengano già al 13° grado.

Il desiderato deve essere esaminato con criteri di carattere generale, per la ripercussione che può derivarne in altre qualifiche; non può quindi ora essere utilmente esaminato.

8. — *Che la Guardia di stazione raggiunga il massimo dello stipendio in 18 anni; il Capo squadra alle merci proveniente da Guardia stazione in 14; il Guarda magazzino proveniente da Capo squadra alle merci in 10.*

Vedasi risposta a pag. 695.

9. — *Aumento della indennità di trasferta.*

Diaria di L. 3,25, pernottazione L. 2,25 ai Guarda magazzino, Guarda merci ed Assistenti alle merci.

Diaria di L. 3, pernottazione L. 2 ai Capi squadra alle merci ed alle Guardie di stazione.

Vedasi risposta a pag. 695.

Categoria 34ª. — Rappresentante Sig. **Parodi Dante.**

1. — *Alla sorveglianza del servizio scambi deve essere addetto un agente di grado superiore a quello di Deviatore.*

Il rappresentante spiega che in sostanza il desiderato tende ad ottenere un aumento di posti da Capo squadra deviatori e Capo deviatore, giacchè quelli esistenti sono insufficienti per garantire un equo sviluppo di carriera ai Deviatori.

Il Direttore Generale osserva che i posti non possono essere più di quelli che le esigenze del servizio richiedono, e, per quanto consta, tali esigenze sono già soddisfatte. Tuttavia nella revisione delle piante dei grandi centri si vedrà dove, per la quantità di deviatoi da sorvegliare, sia giustificato aumentare posti di Capo squadra deviatore.

Il rappresentante fa presente che si potrebbero aumentare di un centinaio circa i posti di Capo squadra deviatori, abbinando in questo agente le funzioni di visita, scambi e dirigenza delle manovre là dove si ha un capo squadra manovratore non sufficientemente utilizzato nelle manovre.

Risponde il Direttore Generale che la questione va esaminata anche nei riguardi della ripercussione che un simile provvedimento avrebbe nella carriera dei Manovratori; ed il rappresentante convenendo nell'osservazione studierà la cosa d'accordo col rappresentante dei Manovratori, mentre, soggiunge il Direttore Generale, l'Amministrazione farà altrettanto da parte sua.

2. — *In tutte le stazioni ove vi sono per lo meno 5 posti di Deviatore con scambi incontrati di punta e dove avvengono soventi incroci, vi deve essere un Capo squadra deviatore.*

Non si possono accettare criteri generali della specie che possono portare facilmente a spreco di personale, ma devesi provvedere solo nei limiti del necessario, esaminando le condizioni di ogni stazione.

3. — *Nelle stazioni dove esistono uno o più tronchi di linea essendo il servizio più intenso ed i posti da Deviatore più numerosi, vi sia addetto alla sorveglianza un Capo deviatore.*

Si ripete la risposta al desiderato precedente.

4. — *A nessun agente di altre categorie sia concesso il passaggio a Capo squadra deviatore, previo esame ed anzianità, eccezione fatta per quegli agenti che avessero conseguita da 5 anni la nomina a deviatore.*

I casi di passaggio a Capo squadra deviatore di agenti di altre categorie di personale sono rarissimi.

È poi da notare che, di regola, questi passaggi si fanno unicamente per ragioni di riguardo verso agenti che non essendo più idonei alle funzioni della loro qualifica, dovrebbero essere, diversamente, collocati a riposo. Analogo trattamento si fa anche al personale dei deviatoi, il quale pertanto non ha ragione di lagnarsi. S'intende che il provvedimento continuerà ad essere applicato per eccezione.

5. — *L'agente addetto alla vigilanza degli scambi non potrà avere altre mansioni che quella regolata da tale servizio:*

a) - *perchè il delicato servizio gravoso e di responsabilità abbia controllo preciso per la sicurezza del servizio stesso;*

b) - *per eliminare una volta per sempre i passaggi del personale di manovra a posti superiori di grado, che spettano di logica e di diritto al personale degli scambi;*

c) - le promozioni di grado siano fatte secondo i posti da coprire, non mai in quantità inferiore, ed entro tre mesi dalla data da cui decorre la vacanza agli aventi diritto.

Non si può ammettere che nelle stazioni in cui i Deviatori non sono di continuo occupati nella vigilanza degli scambi non debbano essere utilizzati in altre mansioni, quali per esempio il carico e scarico merci, manovre a spalla, lampisteria, ecc., poichè ogni agente deve dare prestazioni utili in tutto l'orario di servizio, che gli è richiesto.

Circa il punto *b*) si fa riferimento alla risposta data al desiderata N. 4.

L'assegnazione degli agenti alle funzioni superiori nei posti vacanti viene già fatta con la maggior possibile sollecitudine.

6. — *L'idoneità deve essere fatta in base ad esperimenti teorico-pratici unicamente sul servizio ferroviario. Il programma indicherà le materie specifiche sulle quali ha luogo l'esperimento ed il numero dei punti minimi per essere idonei.*
Gli esami vengano indetti sei mesi prima che abbiano luogo con circolare e, di regola, siano fatti per anzianità.

Le promozioni a Capo squadra deviatori avvengono attualmente a scelta, tenuto conto del merito e dell'anzianità, e quindi senza esami speciali, dei quali non è sentito il bisogno, giacchè il deviatore ha modo di dimostrare la propria attitudine e capacità al posto superiore nelle circostanze in cui, prima di essere assegnato definitivamente alle funzioni superiori, surroga Capi squadra assenti.

L'esame di servizio potrebbe, del resto, differire ben poco da quello che si dà per deviatore, per cui non è il caso di cambiare il sistema vigente.

Coloro che avessero fondate ragioni di lamentarsi di essere stati esclusi dall'adibizione alle funzioni superiori, potranno avanzare i loro reclami che verranno presi nel debito esame e tempestivamente risoluti.

7\. — *La nomina definitiva al grado superiore deve essere data sei mesi dopo dal giorno che l'agente è chiamato ad occupare il posto.*

Si conviene che per la nomina a Capo squadra deviatori, siano sufficienti sei mesi continuativi di esperimento nel posto relativo quando, beninteso, l'esperimento sia riuscito pienamente favorevole.

8\. — *Il Deviatore che con esami è qualificato agli apparati centrali deve ritenersi con tale qualifica, ed in caso di trasloco si richiede che sia mandato in località dove esistono apparati centrali.*

Il rappresentante dichiara che col desiderato tende ad ottenere che i traslochi della specie, anche se per servizio, siano sempre motivati; e il Direttore Generale acconsente.

9\. — *Si afferma che in molte località non è data l'ora di refezione.*

Il rappresentante dichiara che in parecchi posti l'ora della refezione anzichè con rilevo, come sarebbe stabilito, viene data abbinando il servizio di due posti in uno solo dei due Deviatori.

Il Servizio del Movimento farà accertamenti; però sarà opportuno che il rappresentante gli segnali i casi di cui si tratta.

10\. — *La refezione è data saltuariamente in modo che l'agente non ne risente beneficio; di più è concessa di giorno e non di notte.*

Per quanto è possibile si procura che l'interruzione per la refezione avvenga in ora opportuna. Ma naturalmente, per le esigenze del servizio, non è possibile per tutti gli agenti della stessa località fissare interruzioni secondo il desiderato del personale, inquantochè, per il rimpiazzo di poche ore ,si dovrebbero avere a disposizione parecchi agenti che in tutto il resto della giornata rimarrebbero sprecati. Tuttavia si disporrà che sia concesso entró un determinato periodo, p. es., dalle 10 alle 14.

Non si vede la necessità di concedere anche di notte la interruzione per la refezione, perchè nel periodo notturno il servizio è sempre meno intenso e non mancano quindi soste nel lavoro, in cui il personale può rifocillarsi.

11. — *Si chiede un'orario di 10 ore di giorno e di 10 ore di notte per le stazioni ove il traffico ed il movimento dei treni e delle macchine di manovra non hanno intermittenza.*

Nelle stazioni più importanti è già concesso l'orario diurno di 10 ore e non si vede motivo giustificante lo stesso orario durante la notte, in cui il servizio è, in generale, assai meno intenso e le locomotive di manovra hanno, di regola, una interruzione di due ore nel lavoro. Tuttavia se vi sono località (e il Servizio del Movimento farà, all'uopo, opportune verifiche) in cui il servizio delle manovre sia intenso e continuato anche la notte, si potrà accordare l'orario delle 10 ore.

12. — *Per le stazioni non comprese in quelle di cui al punto precedente si chiede:*

a) - *turni migliori, affermando che si compiono* 14 *e* 16 *ore di servizio;*

b) - *il riposo quindicinale;*

c) - *non più di* 5 *notti consecutive con riposo settimanale di* 24 *ore.*

Gli orari della durata di 14 e 16 ore si verificano soltanto in occasione del cambio turno, e la maggiore durata è compensata dal corrispondente maggior riposo.

In ogni modo i suddetti cambi turno sono adottati soltanto in quelle stazioni nelle quali il servizio non ha tale importanza da giustificare il riposo di 24 ore nel passaggio dal servizio notturno a quello diurno e viceversa.

Per il riposo quindicinale vedere a pagina 696.

La limitazione del servizio notturno a non più di 5 notti consecutive, è questione che sarà esaminata a suo tempo rispetto anche ad altre categorie che pure l'hanno richiesta ma ciò sarà fatto solo dopo risolta la questione del riposo quindicinale.

Il rappresentante dichiara che in alcune stazioni il cambio turno avviene dopo 6 notti, in altre dopo 7.

Il Servizio del Movimento verificherà e provvederà in quanto occorra.

13. — *Ai Deviatori delle cabine principali sia accordato l'orario di 8 ore, perchè le loro attribuzioni sono più gravose.*

Per le cabine di maggiore importanza è già stabilito che il servizio all'apparato sia limitato ad ore 8 al giorno assegnando altre due ore di servizio a terra a completamento dell'orario (pulizia scambi in generale).

Non si ritiene giustificato un'ulteriore riduzione di orario, salvo a vedere che la disposizione sia osservata.

14. — *Si chiede che il premio scambi sia uguale per tutti i posti della medesima stazione.*

Il rappresentante vorrebbe in sostanza una revisione della classificazione attuale nel senso che sia migliorata, classificando in categoria più elevata dei posti che con l'accresciuto lavoro hanno, egli dice, aumentato d'importanza.

La revisione è già in corso.

15. — *Si domanda che per tutte le stazioni nelle quali è stabilito il premio di 1ª categoria ai movimentisti, sia anche stabilito il premio di 1ª categoria per i Deviatori.*

Per quanto esista qualche relazione nel disimpegno del servizio, le incombenze dei deviatori non possono essere confrontabili con quelle dei dirigenti di movimento. Non regge quindi la richiesta che per tutte le stazioni di 1ª categoria agli effetti del premio ai Movimentisti debba necessariamente corrispondere analoga classificazione del premio per servizio ai deviatoi. Con la revisione della classificazione si raggiungerà già un miglioramento.

16. — *Si domanda che ai Deviatori che fanno servizio nelle cabine di 1ª categoria sia assegnato il premio supplementare scambi di 1ª categoria (L. 0,50) invece di quello di 2ª categoria.*

Il Deviatore che presta servizio alle cabine di 1ª categoria riceve:

il premio di 1ª categoria per apparati centrali .	L. 0.50
il premio supplementare di 2ª categoria che si dà ai deviatori addetti a scambi a terra classificati in 2ª categoria	» 0.35
Totale .	L. 0.85

cioè L. 0,35 in più del Deviatore addetto a scambi a terra classificato in 1ª categoria, e ciò per ora pare sufficiente. Quindi il miglioramento può essere rimandato.

17. — *Si domanda che il contributo dell'Amministrazione per gli oggetti di uso obbligatorio sia portato alla metà del loro costo.*

Vedasi risposta a pag. 697.

18. — *Si domanda che ogni tre anni sia distribuito l'impermeabile di gomma con gambali.*

Vedasi risposta a pag. 697 per quanto riguarda l'impermeabile.

Per i gambali la questione sarà esaminata.

19. — *Si domanda che il vestiario di tela mistone, che si afferma poco resistente, sia sostituito con un vestiario di fustagno nero.*

Il rappresentante concreta il desiderato dicendo che il personale desidererebbe che il vestito fosse di fustagno nero ed attillato quale occorre per il servizio che il personale di manovra ai deviatoi deve disimpegnare.

Vedasi risposta a pag. 698.

20. — *Si chiede che siano riconosciute le prestazioni rese ad altre amministrazioni, mediante la corresponsione di un apposito premio.*

L'articolo 182 D. C. A. è di difficile applicazione. Se il rappresentante ha qualche caso speciale da segnalare in cui, a suo avviso, il premio sia giustificato, lo segnali al Servizio del Movimento per gli eventuali provvedimenti.

21. — *Si propone di applicare un controllo ai dischi per evitare gli inconvenienti che si verificano nei casi di difettoso funzionamento.*

Occorrerebbe impiegare apparati indicatori dell'esatta posizione del segnale quando il treno lo oltrepassa; in mancanza di questi si provvede a migliorare i mezzi di controllo esistenti; anche nei riguardi delle comunicazioni telefoniche implicanti la sicurezza si cerca il modo di sussidiarle con segnali visibili da diversi agenti.

22. — *Congedo annuo con paga di* 15 *giorni fino a* 10 *anni di servizio e di* 20 *giorni oltre i* 10 *anni.*

Vedasi risposta a pag. 696.

23. — *Inclusione nella tabella organica del soprassoldo della legge* 310-1911 *e miglioramento dei quadri di classificazione in modo che si abbia uno stipendio minimo di L.* 1020 *ed un massimo di L.* 1650 *da raggiungersi in* 22 *anni.*

Vedasi risposta a pag. 695.

24. — *Aumento dell'indennità di trasferta: L.* 2,50 *per la diaria e L.* 1,75 *per la pernottazione.*

Vedasi risposta a pag. 695.

25. — *Estensione dell'indennità di malaria alla famiglia e maggiore estensione del periodo ora considerato malarico agli effetti dell'indennità stessa.*

Il rappresentante vorrebbe anche che si rivedesse la classificazione vigente per migliorarla in senso favorevole al personale.

La revisione tornerebbe di danno più che di vantaggio al personale perchè con le cure profilattiche e con l'impianto delle protezioni meccaniche nelle località di malaria più intensa e col risanamento che si va compiendo intorno alle linee ferroviarie mediante l'estendersi della coltivazione dei terreni, la malaria è andata e va progressivamente diminuendo.

26. — *Aumento dell'indennità di pro-alloggio di L. 5, a L. 10 mensili.*

Vedasi risposta a pag. 698.

27. — *Il premio scambi sia diviso in tre categorie nella seguente misura:*

1ª	*Categoria*	*L. 0,75*
2ª	»	» *0,50*
3ª	»	» *0,35*

Vedasi risposta a pag. 695.

28. — *Indennità di notturna di L. 1.*

Vedasi risposta a pag. 696.

29. — *Sia invertita la base degli attuali soprassoldi di località corrispondendo quelli più elevati a chi è meno retribuito.*

Sia inoltre stabilita una diversa classificazione delle località.

Vedasi risposta a pag. 695.

5 E 7 AGOSTO 1912.

Categoria 35ª. — Rappresentante Sig. BADINI Pietro.

1. — *Che l'orario sia limitato ad* 8 *ore sulle* 24, *dove agiscono permanentemente una o più locomotive di manovra e a* 10 *ore nelle altre stazioni.*

Non è dal numero delle locomotive che si può sempre giudicare dell'intensità delle manovre.

Il lavoro delle manovre va considerato per la sua continuità ed intensità; e sotto questo aspetto si possono avere orari di 12 ore per le stazioni in condizioni normali di lavoro; di 10 ore per quelle in condizioni di lavoro pesante e di 8 per quelle di lavoro intenso. Quest'ultimo orario è stato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato applicato in varie località; potrà essere esteso ulteriormente se vi sarà ragione di farlo.

2. — *Che ogni locomotiva di manovra sia scortata da due Manovratori, e le squadre siano distribuite dal Capo manovra.*

Le squadre di manovra sono attualmente costituite da:

2 Manovratori, oppure da

1 Capo squadra manovratore ed 1 Manovratore od

1 Capo squadra manovratore e 2 Manovratori a seconda delle esigenze del servizio (curve, pendenze, ecc.) e dei piazzali su cui lavorano.

Non vi è motivo di assegnare di regola 3 agenti per squadra, perchè vi sarebbe spreco di personale dove è sufficiente che la squadra sia di 2 soltanto.

Si migliorerà la carriera dei Manovratori, disponendo che le squadre attualmente composte di due Manovratori siano stabilite invece sulla base di un Capo squadra manovratori e di un Manovratore.

3. — *Che la durata del lavoro notturno non superi 5 notti consecutive:*

Vedasi risposta a pag. 678 al desiderato 12 della categoria 34ª.

Si accoglie poi la raccomandazione del Rappresentante che sia migliorata la viabilità dei piazzali e provveduto allo scolo delle acque stagnanti, e si ripeteranno al servizio del Mantenimento opportune raccomandazioni.

4. — *Che le promozioni avvengano in seguito ad esami.*

Non è per mezzo di esami che si può accertare l'idoneità al grado di Capo squadra, dovendosi aver essenzialmente riguardo alla abilità professionale, all'attitudine al comando, e ad altri requisiti non accertabili mediante esame.

5. — *Che la fornitura dell'impermeabile sia gratuita e siano forniti gratuitamente anche i gambali.*

Vedasi risposta a pag. 697.

Per i gambali la questione sarà esaminata.

6. — *Che la qualità della stoffa del vestiario sia più forte e più scura e che per il camiciotto si usi un taglio più attillato.*

Vedasi risposta a pag. 698.

7. — *Che sia concesso l'orologio come per altri agenti.*

Il rappresentante spiega che la domanda è suffragata dal fatto che si utilizzano i Capi squadra manovratori anche per la visita degli scambi, motivo per cui l'orologio diventa per essi una necessità. In analoghe condizioni trovansi eventualmente i Manovratori che sostituiscono i Capi squadra che hanno tale incarico.

Il Direttore Generale dichiara che farà esaminare la questione nel senso di far concorrere l'Amministrazione nella spesa.

8. — *Che sia esonerato il personale di manovra dalla visita dei deviatoi e dal sussidio della loro manovra.*

Il Direttore Generale fa osservare che l'incarico della visita degli scambi è affidato al personale di manovra laddove le esigenze del servizio lo permettono e non richiedono la speciale assegnazione di personale dei deviatoi. Riguardo alla manovra degli scambi osserva che è affidata ai Manovratori soltanto nei piazzali estranei alla circolazione dei treni, sempre quando le esigenze complesse del servizio lo consentano.

Il rappresentante desidererebbe almeno che ai Manovratori non si affidassero più di due scambi da manovrare.

Il Direttore Generale risponde che l'incarico dev'essere in relazione a ciò che i Manovratori possono fare oltre il servizio di manovra propriamente detto; e che, a tal fine, si faranno accertamenti per verificare che l'incarico non sia per disturbare il loro lavoro, ma non si può accettare la regola che vorrebbe il rappresentante.

9. — *Il rappresentante chiede poi che sia concesso al personale di manovra di poter prendere bagni nei locali adibiti a tale uso per il personale di trazione e dei treni.*

Il Direttore Generale conferma quanto già ha dichiarato per analogo desiderato di altre categorie, e cioè che i mezzi ed i locali a tal fine a disposizione, potranno essere fruiti dal personale, per cui ciò sia giustificato e nei limiti del possibile. In tal senso darà istruzioni ai competenti Servizi.

Il Direttore Generale dichiara anche che si provvederà nei limiti del possibile per mettere a disposizione del personale di manovra locali e garette per riscaldamento e per collocarvi gli indumenti personali.

10. — *Il rappresentante fa presente che agli scali di Terralba e di Sampierdarena (forni) si fanno manovre a gravità senza corresponsione di un premio come prevede l'art.* 149 *D. C. A.; e che in piazzali nuovi il personale deve camminare sulla breccia con grave suo disagio.*

Sarà esaminato se sia giustificata la concessione del detto premio, e per quanto riguarda il predetto disagio si rinnoveranno rac-

comandazioni al Servizio del Mantenimento perchè nei piazzali vi siano cosparsi di carbonella e sabbia i tratti di interbinario che il personale deve percorrere.

11. — *Compenetrazione nelle tabelle organiche, riformando le stesse, del soprassoldo della legge* 310-1911.

Vedasi risposta a pag. 695.

12. — *Aumento del premio giornaliero di manovra.*

1ª categorie	*L.*	*1.—*	*invece*	*di*	*L.*	*0.50;*
2ª	»	»	*0,70*	»	»	» *0,40;*
3ª	»	»	*0,60*	»	»	» *0,30;*
4ª	»	»	*0,50*	»	»	» *0,20;*

come attualmente.

Non si può accogliere il desiderato; però si rivedranno le classificazioni di detti premi per le variazioni eventuali da farsi.

E a questo fine, se il rappresentante ha casi specifici, per i quali creda che il premio attuale sia inferiore all'importanza del lavoro, li segnali al Servizio del Movimento e Traffico.

13. — *Alloggio gratuito o pro-alloggio di L.* 15 *mensili per ogni agente.*

Non si può stabilire un trattamento migliore dell'attuale che accorda l'alloggio gratuito quando ne rimangano disponibili dopo che siasi provveduto al personale che vi ha titolo a norma di regolamento.

14. — *Indennità di notturna in residenza L.* 1.00.

Vedasi risposta a pag. 696.

15. — *Aumento della indennità di trasferta:*

da L. 2,25 a L. 2,50 per la diaria;
» » *1,25 a* » *1,75 per la pernottazione.*

Vedasi risposta a pag. 695.

7 Agosto 1912.

Categoria 32ª. — Rappresentante Sig. Gandini Giovanni.

1. — *Miglioramento dell'orario, stabilendolo da 8 a 10 ore sulle 24 a seconda dell'intensità del lavoro.*

Non si può accettare il desiderato così come è concepito; però si esamineranno gli orari per vedere di addivenire a riduzioni da 12 a 10 e da 10 ad 8 ore nelle stazioni in cui, anche per aumentato lavoro, queste riduzioni appariscano giustificate; e si prenderanno in particolare esame gli scali più importanti, restando stabilito però che l'orario di 8 ore costituirà un'eccezione.

Avendo il rappresentante lamentato che non si dà la refezione sempre ad ore fisse e che in stazioni anche di lavoro gravoso si fa il cambio turno senza rilevo osservando successivamente l'orario delle 16 e delle 14 ore, il Direttore Generale dichiara che per l'ora della refezione si provvederà nel miglior modo possibile, e si darà, dove sarà giustificato, il rilevo negli attuali cambi turno con orario prolungato.

2. — *In tutte le stazioni in genere ed in quelle di servizio intenso ed importante specialmente sia preposto, per la necessaria dirigenza, un Capo squadra Deviatori ed un Capo deviatore per ogni 6 deviatori o frazione, quando il numero degli stessi sia pari od inferiore a 9 e di 2 se superiore e così via.*

Un provvedimento generale nel senso desiderato dal rappresentante non è ammissibile, perchè i Capi squadra deviatori e Capi deviatori non devono essere in relazione al numero dei deviatori, ma bensì alle esigenze del servizio.

Di mano in mano però che si esamineranno le piante delle stazioni, si vedrà dove sia il caso di aumentare posti delle due qualifiche; ciò che del resto si è sempre fatto finora.

3. — *Durata del lavoro notturno non superiore a 5 notti consecutive, ferme restando le 24 ore di riposo pel cambio turno.*

Il Direttore Generale fa analoghe dichiarazioni a quelle fatte per consimili domande dal rappresentante dei Manovratori.

4. — *Si lamenta che esiste promiscuità di mansioni fra il personale di manovra e quello dei deviatoi, ciò che danneggia la carriera di questi ultimi.*

Chiedesi che il personale di manovra sia dispensato dalla verifica e maneggio dei deviatoi, dal ritiro delle firme dei deviatori per l'entrata di treni in stazione.

Si ripete quanto in proposito fu detto per analogo desiderato dei manovratori.

Però al Capo squadra manovratori e Capo manovra che disimpegna l'incarico della visita degli scambi sarà dato in compenso una parte del premio del Capo squadra deviatore, e precisamente L. 0.25 giornaliere (metà del premio stesso).

5. — *Chiedesi che il passaggio da Capo squadra deviatori a Capo deviatore sia fissato dopo un periodo non minore di 5 anni e per esame.*

Le promozioni debbono essere fatte in relazione ai posti disponibili.

Esse vengono conferite a coloro che se ne mostrano degni per esperimentata capacità professionale, buon contegno, ed attitudine al comando, requisiti questi che non si possono accertare mediante esame. Naturalmente si tien conto anche di quel grado di cultura che è necessario e della anzianità.

6. — *Sia concesso l'impermeabile gratuito.*

Che l'Amministrazione contribuisca per metà sul costo di tutti indistintamente gli effetti di vestiario.

Vedasi risposta a pag. 697.

7. — *Si propone di applicare un controllo ai dischi per evitare gli inconvenienti che si verificano nei casi di difettoso funzionamento.*

Vedi risposta al desiderato N. 21 della categoria 34ª.

8. — *Compenetrazione del soprassoldo di legge nello stipendio ed aumento del medesimo in modo che i Capi deviatori abbiano un minimo di L. 1350 ed un massimo di L. 2400 da raggiungersi in 14 anni, e per i Capi squadra deviatori si abbia un minimo di L. 1080 ed un massimo di L. 1800 da raggiungersi in 14 anni.*

Vedasi risposta a pag. 695.

9. — *Elevamento dei premi giornalieri per posti ai deviatoi (ossia aumento di premio per i Capi deviatori e per i Capi squadra deviatori).*

Il premio attualmente è stabilito in modo fisso ed è di L. 0,60 per i Capi deviatori e L. 0,50 per i Capi squadra deviatori. Per le località di lavoro più gravoso si vedrà di accordare un supplemento di premio.

10. — *Premio fisso di L. 0,75 per le località in cui il personale degli scambi ha l'incarico del servizio degli apparati centrali.*

Il rappresentante afferma che in alcune località i Capi squadra deviatori, oltre alla visita, sono incaricati anche di manovrare le leve degli apparati centrali, e che il desiderato muove appunto da questa circostanza di fatto.

Il Direttore Generale dichiara che al Capo squadra in tali funzioni sarà dato la metà del premio stabilito dall'art. 152 D.C.A.

11. — *Indennità di notturna di L. 1.*

Vedasi risposta a pag. 696.

12. — *Sia concesso l'alloggio gratuito anche ai Capi squadra deviatori e Capi deviatori, o, in mancanza, sia dato un soprassoldo di L. 15 mensili.*

Per quanto riguarda l'aumento del proalloggio ai Capi deviatori e ai capi squadra deviatori, vedasi risposta a pag. 698.

13. — *Aumento dell'indennità di trasferta come appresso:*

— *Capi deviatori - diaria L. 3,25; pernottazione L. 2,25.*

— *Capi squadra deviatori - diaria L. 2,75; pernottazione L. 1,75;*

— *Capi manovratori - diaria L. 3,25; pernottazione L. 2,25;*

— *Capi squadra manovratori - diaria L. 2,75; pernottazione L. 1,75;*

Vedasi risposta a pag. 695.

7 Agosto 1912.

Categoria 36ª — Rappresentante sig. Fellini Attilio.

1. — *Soprassoldo di L. 1 al giorno nelle stazioni principali e di primo grado e di L. 0,50 nelle altre, a coloro i quali sono adibiti al servizio di porta-avvisi.*

Si ammette di elevare il soprassoldo, portandolo da L. 0,35, com'è attualmente, a L. 0,50.

2. — *Abolizione dei militari-ferrovieri a posti di Deviatore, Frenatore, Manovratore, conservandoli per solo scopo di istruzione come la legge che li riguarda prescrive.*

3. — *Togliere il privilegio attuale ai medesimi di essere riassunti dopo il loro congedo con la qualifica che avevano da militari, per essere assunti invece come semplici Manovali avventizi.*

L'Amministrazione ferroviaria ha verso il Ministero della guerra l'obbligo di assumere i militari ferrovieri a posti di Deviatore, Frenatore e Manovratore; per cui non può aderire alla richiesta di assumerli come semplici Manovali avventizi.

Si vedrà poi, qualora si dovesse ritornare sulle disposizioni attuali, se si possano modificare nel senso di restringere la preferenza da darsi ai militari alla sola assunzione oppure limitando i posti di Deviatore, Frenatore, Manovratore ad un numero annuale prestabilito a favore degli ex militari.

4. — *Abolizione dei concorsi esterni di Frenatore, riaprendo ai Manovratori la carriera del personale viaggiante.*

L'abolizione delle scelte fra esterni non si può ammettere. Tuttavia l'Amministrazione ricorrerà ad assumere estranei solo quando fra i Manovali in possesso dei voluti requisiti e meritevoli, per condotta, ecc., di essere adibiti al grado superiore non trovi la quantità sufficiente di idonei per coprire i posti vacanti di Frenatore. Se da ciò potrà derivare deficienza di Frenatori idonei al grado di Guardafreno (da cui si alimentano le qualifiche di grado superiore) si provvederà, in quanto è necessario, a sceglierli fra estranei.

Il rappresentante fa presente che da anni vi sono Manovali riconosciuti idonei a Frenatori, molti dei quali, continuatamente o interpolatamente, sono stati anche utilizzati in tali funzioni; e per essi domanda che siano messi a posto prima di indire nuovi concorsi.

Il rappresentante fa anche presente che colla circolare 771/B/17039/112/11 del 15 febbraio 1912 del Servizio del Movimento si è stabilito che, per essere ammessi all'esame di Frenatore, i Manovali non debbano, fra altro, avere oltrepassato il 30° anno di età, nemmeno all'atto dell'eventuale passaggio alle funzioni di Frenatore: gli sembra che il limite di età debba essere elevato.

Il Direttore Generale farà esaminare la questione nel senso di temperare possibilmente le esigenze della circolare con riguardo anche ai manovali già da tempo funzionanti.

5. — *Abolizione dei concorsi esterni da Guardia di stazione e Capo squadra alle merci, sostituendoli con concorsi interni.*

L'Amministrazione ha tutta la convenienza di coprire i posti disponibili di Guardia stazione e Capi squadra alle merci con Manovali idonei, anzichè con estranei, ai quali pertanto ricorre quando fra i Manovali non trova un numero sufficiente di idonei: e così continuerà a fare.

Il rappresentante fa presente che nel 1910 fu fatto un concorso fra Manovali per posti di Capo squadra alle merci e che nel solo Compartimento di Milano furono circa 180 gli idonei, molti dei quali, sebbene funzionino da parecchio tempo da Capo squadra alle merci, non hanno ancora ottenuto la nomina relativa.

Il Direttore Generale spiega che la cosa deriva dal fatto che nella revisione delle piante si sono trasformati molti posti di Capi squadra alle merci in posti di Guardia di stazione. Tuttavia si accerterà quali sono i Manovali che si trovano nelle condizioni indicate dal rappresentante, e si ammetterà che siano nominati Capi squadra alle merci anche quelli che coprono o dovranno coprire posti che, secondo le piante trasformate, dovrebbero essere coperti da Guardie di stazione.

Il Rappresentante esprime il desiderio che negli esami di promozione da manovale alle qualifiche superiori si metta a concorso un numero prestabilito di posti adeguato ai posti disponibili ed a quelli che presumibilmente possano rendersi vacanti entro un certo tempo, per evitare che gli idonei debbano attendere troppo a lungo il loro turno di nomina. Il Direttore Generale concorda in ciò.

6. — *Squadre trasbordatrici.*

Si domanda stabilità nelle mansioni e turni meno gravosi, e che gli agenti trasbordatori non siano tolti dal viaggiare

senza avere commessa una grave mancanza, avvenendo ora le sostituzioni in modo capriccioso ed ingiusto.

La stessa Amministrazione ha convenienza di conservare stabilità di mansioni a questo personale; s'intende fino a quando non insorgano ragioni per restituirlo alle sue funzioni di manovalanza nelle stazioni.

Non si può prendere impegno di non toglierlo dal viaggiare se non in seguito a gravi mancanze, perchè il provvedimento può rendersi indispensabile ed opportuno anche nel caso di mancanze non gravi, di sospetti fondati, per poca attitudine al servizio dei trasbordi, ecc.

Se consta al rappresentante che si siano fatte realmente *sostituzioni in modo capriccioso ed ingiusto*, declini fatti e circostanze e. se del caso, sarà provveduto.

I turni sono stati man mano migliorati, tuttavia si cercherà di migliorarli anche di più, se è possibile.

7. — *Promozioni al grado superiore con esami basati esclusivamente sul servizio ferroviario e sull'anzianità.*

Il sistema ora in vigore corrisponde al desiderato, giacchè gli esami, sia scritti che orali, vertono sulla capacità professionale, e da quelli scritti, in particolare, si deduce se l'agente abbia il grado di cultura richiesto; al qual requisito non si può rinunciare, dovendo l'Amministrazione avere la garanzia che l'agente abbia il sufficiente grado di istruzione per dare esecuzione ad un ordine scritto, stendere un piccolo rapporto ecc.

Si tiene e si terrà conto naturalmente anche dell'anzianità.

8. — *Ai manovali che disimpegnano mansioni superiori al loro grado, corrispondere la trasferta prevista per la qualifica corrispondente.*

Alla richiesta osta la disposizione regolamentare secondo la quale la trasferta è data in base alla qualifica. Non può quindi essere accolta.

9. — *L'indennità di trasferta sia portata da L. 2,75 a L. 4.*

Non si accoglie la misura della richiesta. Però si accorderà un compenso di L. 0,50 in aggiunta all'attuale indennità di trasferta.

10. — *A modifica dell'art.* 161 *D. C. A.*
Soprassoldo di lampisteria di:

L. 0,50 *per le stazioni di primo grado;*
L. 0,40 *per le stazioni di secondo grado;*
L. 0,30 *per tutte le altre.*

L'attuale art. 161 D. C. A. prevede due soli soprassoldi di lampisteria, cioè di L. 0,50 e di L. 0,30. Tuttociò che si può fare è di accertare se da un'opportuna revisione resti giustificato di elevare per alcuni posti a L. 0,50 il soprassoldo che ora è di L. 0,30. Notasi del resto ch'è già stata approvata l'istituzione di posti di Capo squadra manovali per le lampisterie di maggiore importanza, per offrire qualche maggiore sviluppo di carriera ai manovali.

11. — *Ai Manovali addetti alla manipolazione delle merci sia assegnato un soprassoldo giornaliero di L.* 0,20 *analogamente a quanto l'art.* 154 *delle disposizioni competenze accessorie accorda ai Guarda magazzino, Capi squadra alle merci ecc. delle stazioni in cui il movimento delle merci ha una notevole importanza.*

L'art. 154 D. C. A. parla di premio e non di soprassoldo, ed il premio trova le sue ragioni di essere nelle responsabilità che sono inerenti alle funzioni di Guarda magazzino, Capo squadra alle merci ecc., responsabilità che di regola non ha il Manovale.

Il rappresentante dichiara che il desiderato si riferisce ai Manovali che assumono la responsabilità di Capo squadra in quelle stazioni in cui i posti di tale qualifica non sono previsti dalle piante organiche.

Il Direttore Generale dichiara che si accerterà dove ciò si verifica per provvedere adeguatamente.

12. — *Qualifica di fattorino a tutti i Manovali della grande e piccola velocità che hanno la speciale mansione di porta avvisi, da inscrivere al grado 15° della tabella organica con stipendio minimo di L. 1020 e massimo di L. 1800 in 22 anni.*

Vedasi risposta a pag. 695.

13. — *Indennità di notturna di L. 1.*

Vedasi risposta a pag. 696.

Domande presentate da più rappresentanti.

1. — *Miglioramenti delle tabelle graduatorie e quadri di classificazione — Passaggi di determinate qualifiche a gradi superiori e istituzione di nuove qualifiche — Miglioramento di competenze accessorie.*

Dopo i miglioramenti concessi con la recente legge 13 aprile 1911, n. 310, per accordare i quali si dovettero aumentare le tariffe e prendere impegno di fare adeguate economie sulle spese di esercizio negli anni fino al 1914-15, non è ora il caso di pensare a nuovi e radicali miglioramenti delle tabelle organiche e delle competenze accessorie, che importerebbero un rilevante maggior onere al bilancio.

Tutte le domande presentate in proposito saranno elencate e tenute in evidenza col proposito di soddisfarle man mano che sarà possibile, dando la precedenza a quelle di carattere più urgente e che riguardano le categorie più bisognose.

2. — *Aumento di soprassoldo di località.*

Nella relazione al progetto della legge 13 aprile 1911, n. 310 con la quale fu concesso un generale miglioramento economico al personale, il Governo ebbe a dichiarare che nessuna nuova domanda

per estensione od aumento di soprassoldo di località poteva essere accolta e che perciò dovevano rimanere invariate le disposizioni in vigore.

Nessun desiderato della specie può pertanto essere preso in considerazione.

3. — *Riposo quindicinale.*

È proposito dell'Amministrazione, prima di fare altre più larghe concessioni di riposi periodici e congedi, come da talune categorie si richiede, di assicurare a tutto il personale un riposo quindicinale con paga di 24 ore oltre il riposo normale giornaliero susseguente al lavoro.

Ma poichè la concessione implica una forte maggior spesa, così si farà gradatamente incominciando dalle categorie che disimpegnano un lavoro più gravoso sotto l'aspetto anche dei disagi ai quali vanno soggette.

4. — *Indennità di notturna — Aumento dell'indennità di notturna esistente.*

Trattasi di questione di carattere generale che fin da questo momento si ritiene potrà essere risolta solo con l'accordare un'indennità in misura più ridotta di quella generalmente domandata ed incominciando dalle categorie per le quali può essere più giustificata in relazione ai disagi ed ai pericoli del lavoro, salvo poi ad estenderla, man mano che le condizioni del bilancio lo consentiranno, alle categorie che ne saranno ancor prive ed elevarla, possibilmente, a quelle stesse a cui già sarà stata accordata. In tale occasione si vedrà anche se sarà possibile elevare le indennità analoghe ora vigenti per quelle categorie per cui il provvedimento fosse giustificato.

Quando saranno stati sentiti in conferenze parziali anche i rappresentanti non ancora convocati, saranno adunati tutti quelli interessati per riferir loro ciò che precisamente potrà farsi.

5. — *Residenza in località malariche o disagiate.*

Esistono già disposizioni nel senso di abbreviare per quanto è possibile la residenza in località di malaria o particolarmente disagiata.

I Servizi si accerteranno che le disposizioni sieno rigorosamente osservate dai dipendenti uffici e che tutte le domande abbiano conveniente risposta e siano tenute nella dovuta evidenza, con particolare riguardo a quelle degli agenti che da maggior tempo si trovano in dette località.

I rappresentanti potranno dal canto loro far presente al rispettivo Servizio quei casi che fossero eventualmente degni di particolari riguardi.

6. — *Maggior contributo dell'Amministrazione per massa vestiario.*

Molte categorie di personale hanno domandato un maggior contributo da parte dell'Amministrazione nel pagamento del vestiario uniforme, e per ciò la questione va esaminata con criteri generali.

Premesso che in massima si è propensi a usare un trattamento migliore che l'attuale, allo stato delle cose però non si può dire per quali categorie e in quale misura lo si potrà accordare per la notevole maggior spesa che, comunque, si dovrà incontrare. Certo si dovranno di preferenza favorire le categorie che hanno maggior consumo di vestiario e che sono fra le meno retribuite.

7. — *Fornitura dell'impermeabile.*

Il desiderato è accolto, nell'intesa però che l'impermeabile sarà considerato come oggetto inventariale e quindi non asportabile dagli impianti ferroviari. Resta però in facoltà di prelevarlo alle condizioni attuali per chi desidera averlo come oggetto di uso personale.

Sarà poi provveduto perchè sia dato al personale il modo di conservare convenientemente l'impermeabile.

8. — *Vestiario di fustagno nero anzichè di tela mistone.*

Il Servizio degli Approvvigionamenti convocherà i rappresentanti delle categorie che hanno espresso analogo desiderato e, d'accordo con essi, stabilirà il modo di fare un conveniente esperimento del fustagno invece che della tela mistone. Il Servizio suddetto terrà poi conto dei desideri che i rappresentanti dovessero esprimere relativamente alla foggia del vestito, in quanto si tratti di meglio adattarla al genere di lavoro che il personale rispettivo deve prestare.

9. — *Aumento dell'indennità di pro-alloggio.*

La questione è di carattere generale e potrà essere a suo tempo esaminata per graduare il pro-alloggio tenendo conto della località.

ANNO V - N. 35

29 AGOSTO 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1912. — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 258-1912.

Nuovo testo da sostituirsi al comma *g)* dell'Articolo 40 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

g) Trasporti in provenienza dall'estero.

I trasporti per conto dei Servizi, provenienti dall'estero, sono carteggiati direttamente per le stazioni destinatarie come è prescritto pei trasporti ordinari, secondo le disposizioni risultanti dagli articoli 34 e 35 delle « Norme per l'eseguimento dei trasporti per conto dei Servizi dell'Amministrazione » allegate all'Ordine di Servizio N. 256-1912.

Occorre però rammentare:

1°) che saranno sempre da eliminarsi, a cura delle stazioni destinatarie, le tasse di porto relative al percorso sulle linee delle Ferrovie dello Stato, ad eccezione di quelle afferenti ai trasporti di materiale rotabile di nuovo acquisto, dovendo questi giungere alle stazioni indicate all'art. 35 delle « Norme » di cui sopra, franchi di tasse di porto ed accessorie estere ed italiane;

2°) che le stazioni destinatarie alle quali pervengono le lettere di vettura originarie ed i relativi fogli di via nonchè i documenti giustificativi delle spese doganali, debbono scritturare i fogli di via stessi sui registri e riassunti del servizio internazionale, addebitandosi delle somme gravate in assegnato, e pareggiarsi di queste o col ricarteggio delle note di affrancazione per le tasse e spese a carico delle ditte fornitrici, o nel modo che verrà detto in appresso pei trasporti in conto corrente qualora le dette tasse e spese doganali dovessero rimanere a carico dei Servizi;

3°) che al Controllo Prodotti competente sono da rimettersi i fogli di via, allegati ai riassunti arrivi dei trasporti ordinari.

4°) che all'atto dello svincolo le stazioni consegneranno ai Servizi destinatari i documenti doganali e la copia del documento di trasporto Mod. I-118 (di nuova istituzione), ritirando sulla lettera di vettura la dichiarazione del destinatario di avere ricevuto

il trasporto senza pagamento delle tasse che debbono restare a carico dell'Amministrazione acquirente e delle quali si accrediteranno come è detto in appresso.

Se al Servizio occorresse eccezionalmente di entrare subito in possesso della lettera di vettura originaria, la stazione d'arrivo ritirerà invece la dichiarazione di cui sopra, necessaria per procedere all'accreditamento in conto corrente, sulla copia del documento di trasporto Mod. I-118.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 258-1912.*

NORME
per l'eseguimento dei trasporti per conto dei Servizi dell'Amministrazione

I trasporti da eseguirsi su richiesta dei Servizi dell'Amministrazione sono regolati dalle seguenti Norme, le quali sostituiscono quelle emanate cogli Ordini di Servizio N. 50 e 131-1909 e N. 37-1910, restando abrogata ogni altra disposizione in contrario.

AVVERTENZA. — In seguito alle variazioni introdotte nella *Nomenclatura dei conti*, i trasporti che prima venivano indicati: *a carico dell'esercizio e della manutenzione ordinaria e straordinaria*, nelle presenti *Norme* sono invece definiti: *a carico della parte ordinaria del bilancio.*

CAPO I.

CLASSIFICAZIONE DEI TRASPORTI.

Art. 1.

Disposizioni generali.

I trasporti per conto o per richiesta dei Servizi dell'Amministrazione, non possono effettuarsi, di regola, senza essere scortati da apposito documento.

A questa regola generale fanno solo eccezione i trasporti di cui alla lettera *a*) del seguente art. 2 specificati all'art. 3.

Art. 2.

Specie dei trasporti.

I trasporti che possono essere eseguiti per conto o richiesta dei Servizi dell'Amministrazione sono di quattro specie:

a) *trasporti senza documento, in esenzione di tassa;*

b) *trasporti scortati da documento, in esenzione di tassa;*

c) *trasporti scortati da documento, da tassarsi in base alle tariffe a rimborso di spesa stabilite nelle presenti norme;*

d) *trasporti a tariffa ordinaria, in conto corrente.*

Art. 3.

Trasporti senza documento in esenzione di tassa.

Appartengono a questa prima specie:

a) i trasporti di cassette, bolgette, sacchi, pieghi, ecc., contenenti la corrispondenza ordinaria (1) di servizio dei vari Uffici dell'Amministrazione, che si effettuano di massima mediante semplice consegna al treno.

Le buste e le fascie dei pieghi devono essere munite del timbro dell'Ufficio che li spedisce, oppure della firma dell'agente speditore.

La stazione di partenza, applicherà ad esse il proprio bollo indicante la data ed il numero del treno al quale vengono consegnati per l'inoltro a destino.

La gratuità del trasporto è limitata alla corrispondenza riguardante esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio delle proprie linee, comprese quelle in corso di costruzione nonchè le linee di navigazione esercite dallo Stato, e per conseguenza, resta assolutamente vietato il trasporto di lettere private o di istanze, sollecitazioni e simili, presentate da privati alle stazioni per l'inol-

---

(1) Per la corrispondenza importante, da spedirsi raccomandata, vedi lettera *a*) del seguente articolo 4.

tro ad altri Uffici dell'Amministrazione, ad eccezione dei reclami consegnati in busta aperta dagli aventi diritto (1).

Allo stesso modo, e con le medesime limitazioni, si trasportano le lettere, le buste, ecc., delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo o di corrispondenza e riguardanti, beninteso, il solo servizio cumulativo e di corrispondenza con le Ferrovie dello Stato;

b) i trasporti degli istrumenti geodetici e degli attrezzi di lavoro di cui al § 64 delle Norme d'applicazione del Regolamento allegato all'Ordine di Servizio N. 89-1911;

c) i trasporti a carico della parte ordinaria del bilancio eseguiti nei limiti di una stessa stazione;

d) i trasporti di pieghi contenenti la contabilità delle gestioni, nonchè i pacchi dei biglietti ritirati in arrivo che le stazioni trasmettono al Controllo Prodotti.

Pei trasporti contemplati da quest'ultimo comma saranno da osservarsi le norme all'uopo stabilite.

Art. 4.

Trasporti scortati da documento, in esenzione di tassa.

Appartengono a questa specie:

a) i trasporti di cassette, bolgette, sacchi, pieghi, ecc., contenenti la corrispondenza importante di servizio dei varii Uffici dell'Amministrazione, nonchè le spedizioni di acqua potabile e degli apparecchi di disinfezione che si eseguiscono da e per l'Istituto sperimentale e Laboratori distaccati di Torino, Firenze e Palermo (2);

---

(1) Art. 3 del testo unico della Legge postale: « Chiunque tra-« sporti o distribuisca corrispondenza in frode della privativa postale, « oltre al pagamento delle tasse dovute, incorre in una pena pecu-« niaria eguale al decuplo e che non sarà mai minore di L. 5.

« Il diritto postale su cui è misurata la pena è quello stabilito « per le corrispondenze non francate.

« In caso di recidiva, alla pena pecuniaria si potrà aggiungere « quella del carcere estensibile a tre mesi ».

(2) I trasporti di cui il presente comma dovranno essere scortati dal Mod. S-75 (veggasi ultimo alinea dell'Allegato alle presenti Norme) e potranno essere effettuati con qualsiasi treno non esclusi i diretti ed i direttissimi.

b) le spedizioni di cassette o pacchi di biglietti di viaggio restituiti al Controllo Prodotti dalle stazioni e dalle Agenzie;

c) le spedizioni delle lettere di vettura ordinate dalle Ditte all'Amministrazione, o che le Ditte fanno stampare per conto proprio e mandano all'Amministrazione per la timbratura a secco;

d) le spedizioni di cestoni o di altri recipienti che hanno servito al trasporto di merci estere in esenzione di visita doganale, e quelle di campioni in genere;

e) le spedizioni di sacchi, recipienti ed imballaggi di qualsiasi genere che hanno servito per trasportare merci o numerario per conto dell'Amministrazione;

f) le spedizioni di recipienti vuoti ed imballaggi, inviati dai Capi zona alle Società Cooperative fra agenti ferroviari per prendere le derrate (*art. 23 del Regolamento allegato all'Ordine di Servizio N. 167-1911*);

g) le spedizioni degli oggetti di vestiario del personale rifiutati o respinti per la riparazione;

h) le spedizioni di numerario o di carte di valore eseguite per qualsiasi motivo dalle Casse, dalle stazioni e dagli altri Uffici dell'Amministrazione;

i) le spedizioni di numerario, carte valori, preziosi ed oggetti ritrovati, nonchè quelle di merci o bagagli eccedenti, rifiutati od abbandonati, eseguite dalle stazioni alle Divisioni del Movimento e Traffico od ai relativi depositi compartimentali (Ordine di Servizio N. 364-1909);

l) le spedizioni dei campioni di carbone o di altre materie per analisi e prove di collaudo;

m) i trasporti del materiale d'esercizio e dei materiali e pezzi di ricambio dei rotabili che si mandano o ritornano dalla riparazione; dei pezzi di ricambio, eseguiti senza intervento dei magazzini, per sostituire altri tolti d'opera; delle sale montate tolte dal parco e spedite da una località ad un'altra;

n) i trasporti di materiale rotabile, copertoni ed attrezzi di carico spediti per concentramento e per ripartizione; del materiale rotabile fuori servizio destinato alla riparazione od alla de-

molizione; del materiale rotabile di nuovo acquisto dal luogo di consegna a quello di collaudo; dei carri sagoma, carri luce, carri campione e carrelli in coda ai treni che si effettuano pei bisogni dell'esercizio;

o) i trasporti in piccole partite di derrate alimentari e relativi recipienti di cui al § 53 delle *Norme d'applicazione del Regolamento* allegate all'Ordine di Servizio N. 89-1911; quelli di masserizie del personale ferroviario e delle brande per gli agenti inviati in trasferta in località prive di alloggi (§ 65 delle dette Norme); quelli di acqua per il rifornimento delle cisterne delle stazioni e delle case cantoniere, nonchè quelli di viveri per il personale dell'Amministrazione eseguiti per mezzo di appositi carri;

p) i trasporti di persone e di cose eseguiti a carico della parte ordinaria del bilancio, eccezione fatta di quelli per conto delle scorte dei magazzini di approvvigionamento che saranno da tassarsi coi criteri di cui all'articolo 23, e di quelli per conto delle stazioni comuni con le Amministrazioni estere soggetti, per ragioni di reciprocanza, alle tariffe normali del pubblico (articolo 22).

Art. 5.

Trasporti scortati da documento e da tassare alla tariffa di servizio.

Appartengono a questa specie tutti gli altri trasporti per conto dell'Amministrazione e degli appaltatori non tassativamente contemplati nei precedenti articoli 3 e 4.

Art. 6.

Trasporti a tariffa ordinaria in conto corrente.

Appartengono a questa specie i trasporti riflettenti l'esecuzione di lavori per conto dei terzi (impianto di binari di raccordo, di piani caricatori, di passaggi a livello, lavori d'officina e simili).

CAPO II.

Documenti che devono scortare i trasporti in servizio.

Art. 7.

Moduli pei trasporti in servizio.

I modelli dei documenti da adoperarsi pei trasporti in servizio risultano, con l'indicazione della serie, numero, specie, colore e titolo, dall'Allegato alle presenti Norme, nel quale è pure indicato il loro uso in relazione alle disposizioni che regolano l'effettuazione delle varie specie dei trasporti.

Art. 8.

Documenti pei trasporti interessanti le stazioni comuni e le linee in esercizio speciale.

I documenti di cui al precedente articolo 7 servono tanto per i trasporti che interessano l'esercizio ed i lavori delle stazioni e delle linee esclusive dello Stato, quanto per quelli che riguardano l'esercizio ed i lavori delle stazioni comuni colle Amministrazioni estere, e delle linee in esercizio speciale, colla sola avvertenza, che nel secondo caso dev'essere apposta in testa al documento stesso, in carattere appariscente o con apposito timbro, l'indicazione **Ente comune.**

CAPO III.

Trasporto delle persone.

Art. 9.

Richiesta di trasporto.

Per il trasporto delle persone si fa uso della richiesta Modello I-111 (bianco), la quale è valevole pei lavori a carico delle parte ordinaria del bilancio, per quelli in conto patrimoniale, o per costruzione di nuove linee, siano essi da eseguirsi per conto diretto dei Servizi, oppure per conto di Imprese, il che risulterà dalle indicazioni che gli Uffici emittenti dovranno all'uopo esporre sulla richiesta medesima.

Nel caso di trasporti per conto diretto dei Servizi, la stazione di partenza, dopo avere accertata la regolarità della richiesta, appone sui due tagliandi il bollo ad umido colla data e col numero del treno, trattiene il tagliando *A* per unirlo alla contabilità della gestione viaggiatori, e, senza riscuotere tassa alcuna, emette un biglietto Mod. I-201 per ogni richiesta, previa indicazione sul medesimo del numero delle persone e degli estremi della richiesta stessa. Consegna poscia, insieme al biglietto Mod. I-201, il tagliando *B* alla persona od alla comitiva che viaggia.

Tanto il tagliando *B*, quanto il Mod. I-201 saranno ritirati dalla stazione di arrivo e da essa trasmessi al Controllo Prodotti.

Nel caso di trasporti per conto di Imprese, la stazione di partenza, ritirando il tagliando *A*, deve riscuotere la tassa di trasporto nella misura di 2 centesimi per ogni persona e per chilometro di percorrenza, oltre la relativa tassa di bollo, emettendo pure un biglietto Mod. I-201, da contabilizzarsi sotto il titolo « Introiti a rimborso di spesa ». Questo biglietto, da consegnarsi alla persona od alla comitiva viaggiante, insieme al tagliando *B* di cui è stato fatto cenno, verrà ritirato con esso dalla stazione di arrivo e trasmesso al Controllo Prodotti.

Il Controllo, compiute le operazioni di sua spettanza, restituirà agli uffici emittenti, pei debiti riscontri, i tagliandi *A* ed i tagliandi *B* relativi ai Mod. I-201, fatta eccezione per i tagliandi *A* e *B* rilasciati dagli Uffici del Servizio XII, che dovranno rimettersi invece alla sede centrale del Servizio stesso.

Le richieste sono valide per due mesi a decorrere dalla data della loro emissione.

Per le fermate intermedie valgono le norme di cui all'Allegato 7 delle Tariffe.

Art. 10.

Classe per cui sono valevoli le richieste.

Le persone munite delle richieste di cui all'art. 9 devono viaggiare in 3ª classe coi treni accelerati, omnibus e misti, salvo speciale autorizzazione da apporsi sulla richiesta dall'Ufficio che la emette, qualora sia necessario il trasporto coi diretti.

Tale autorizzazione non potrà essere rilasciata che in casi eccezionali e di assoluta urgenza.

Qualora non sussistano le su accennate condizioni, ma sia parimenti giustificato il sollecito invio di operai, per rilasciare la facoltà di viaggiare con treni diretti dovranno essere presi preventivi accordi con le Divisioni di Movimento interessate.

Art. 11.

Riduzione del numero delle persone indicate nella richiesta.

Se all'atto della partenza si presenta un numero di persone inferiore a quello indicato nella richiesta, il bigliettario dovrà

farne opportuna annotazione sulla richiesta stessa nello spazio a ciò destinato, rilasciando il biglietto di cui all'articolo 9 in relazione al numero effettivo delle persone che viaggiano.

CAPO IV.

Trasporto dei materiali e mezzi d'opera.

Art. 12.

Richiesta di trasporto per conto dei Servizi dell'Amministrazione.

Verso presentazione delle lettere di porto Mod. I-112 (verde) ed I-113 (rosa), di cui all'Allegato alle presenti Norme, e dopo accertata la loro regolarità, le stazioni daranno corso ai trasporti tenendo presente che per quelli di cui ai commi *a*), *b*) e *c*) dell'articolo 2 non dovranno applicare nè contabilizzare alcuna tassa.

Art. 13.

Richiesta di trasporto per conto di Imprese.

Pei trasporti da eseguirsi per conto di Imprese accollatarie di lavori a carico della parte ordinaria del bilancio, in conto patrimoniale, o per costruzione di nuove linee, si fa uso della richiesta a due tagliandi Mod. I-114 (bianca) di cui all'Allegato alle presenti Norme.

Oltre alla detta richiesta, valevole per ottenere l'applicazione della tariffa di servizio, le stazioni dovranno esigere la presentazione della lettera di porto, od eventualmente della nota di spedizione, che le Imprese stesse devono compilare sul modulo in uso per i trasporti ordinari.

Le relative tasse di porto e diritto fisso, da computarsi nella misura indicata sulla richiesta, saranno dalle stazioni riscosse e contabilizzate sotto il titolo « Introiti a rimborso di spesa ».

Le richieste Mod. I-114 vanno allegate ai relativi documenti di trasporto, ed il Controllo Prodotti, dopo compiute le operazioni di sua competenza, invierà mensilmente uno dei tagliandi agli Uffici emittenti, fatta eccezione per le richieste rilasciate dagli Uffici distaccati del Servizio Centrale XII, i cui tagliandi saranno da trasmettersi invece al Servizio stesso.

La richiesta Mod. I-114 è valida per due mesi dalla data del suo rilascio.

Art. 14.

Modalità per l'effettuazione dei trasporti.

Gli stampati, i piccoli pacchi, gli oggetti di vestiario possono essere spediti a grande velocità, ad eccezione delle materie pericolose e nocive per le quali sia tassativamente prescritto il trasporto a Piccola Velocità colle cautele indicate nell'Allegato 9 delle Tariffe.

Tutti gli altri trasporti in servizio di materiali d'ogni genere, devono farsi a Piccola Velocità, salvo nei casi d'urgenza, pei quali gli Uffici mittenti ritengano di autorizzare, sui relativi documenti, il trasporto a Grande Velocità, indicandone il motivo.

Le merci in disguido od erroneamente instradate (art. 31) dovranno inoltrarsi a G. V. qualora altro modo d'inoltro compromettesse la resa nei termini normali o la natura della merce.

I trasporti per conto delle Imprese possono aver luogo tanto in porto affrancato, quanto in porto assegnato, e devono essere eseguiti a P. V., salvo che il Servizio che rilascia la richiesta Mod. I-114, non prescriva, nei casi di assoluta urgenza, l'inoltro a G. V.

Qualora venga concesso alle Imprese di eseguire trasporti in porto assegnato, l'Ufficio che rilascia la richiesta potrà richiedere all'Appaltatore quella garanzia che stimerà necessaria per assicurare che avvenga il regolare svincolo delle cose trasportate.

Art. 15.

Richiesta di carri.

Quando per l'effettuazione di un trasporto in servizio occorre l'uso esclusivo di un carro, l'Ufficio mittente deve farne domanda alla stazione, domanda che deve risultare anche sul documento di trasporto.

Art. 16.

Consegna e riconsegna dei trasporti.

Per la consegna e la riconsegna dei trasporti scortati da lettere di porto in servizio, valgono le stesse modalità in uso per i trasporti ordinari.

Le stazioni di partenza devono quindi rilasciare al mittente la ricevuta in partenza all'atto della consegna del trasporto, e quelle d'arrivo il bollettino di consegna all'agente che effettua lo svincolo, facendo apporre dal medesimo la firma leggibile, la qualifica e l'indicazione del Servizio od Ufficio dal quale dipende, nell'apposita colonna del registro arrivi Mod. I-406.

Art. 17.

Carico e scarico.

Le operazioni di carico e scarico dei trasporti in servizio nei casi di carri completi o da considerarsi come tali, devono essere compiute dal personale dei Servizi o delle Imprese interessate, a seconda che il trasporto si effettua per conto degli uni o delle altre.

Art. 18.

Disposizioni speciali per i trasporti per conto di Imprese.

Ai trasporti in servizio da eseguirsi per conto di Imprese assuntrici di lavori, sono applicabili tutte le disposizioni in vigore per i trasporti ordinari, in quanto non siano modificate dalle presenti Norme.

Per quelli di siffatti trasporti che provengono da altre Amministrazioni sono dovute, per il percorso non appartenente alle Ferrovie dello Stato, le tariffe ordinarie, e se i trasporti medesimi sono caricati su vagoni delle Ferrovie corrispondenti, le Imprese devono pagare la tassa di nolo dovuta alle Ferrovie stesse, oppure provvedere, a loro cura e spese, per il trasbordo sui carri delle Ferrovie dello Stato nelle stazioni di transito.

Quando non avvenga il trasbordo, le stazioni d'arrivo, dovranno riscuotere, *a titolo di deposito*, per il nolo del vagone, L. 3,00 per ogni 100 chilometri di percorso fatto sulle linee dello Stato dal vagone di altre Amministrazioni, considerando separatamente il viaggio di andata da quello di ritorno, ed ognuno dei suddetti viaggi per centinaia indivisibili di chilometri.

Per tali depositi le stazioni dovranno rilasciare al destinatario una ricevuta provvisoria e chiedere in pari tempo, con lettera al Controllo Prodotti, al quale, secondo le norme vigenti, hanno rimesso il documento di trasporto, il rilievo a debito per il vero importo del nolo dovuto, al fine di potere addivenire alla liquidazione definitiva del deposito col destinatario e quindi al rimborso dell'eventuale somma in più depositata od alla riscossione di quella in meno percetta.

Art. 19.

Trasporti con treni speciali materiali.

Per la contabilità dei trasporti di materiali effettuati con treni speciali, si deve far uso della cedola orario, Mod. I-120 (rosa).

da compilarsi a cura del Servizio per conto del quale si fa il trasporto, cui spetta pure di ritirarla.

L'Ufficio che emette questa cedola-orario, ed il personale che scorta i treni, avranno cura di completarla in ogni sua parte, precisando, per quanto riguarda il percorso effettivo di ogni treno, il punto di carico e di scarico dei materiali, e facendo risultare se le tasse devono far carico al lavoro, oppure ad una Impresa della quale sarà, in questo caso, indicato il nome.

Il peso dev'essere possibilmente stabilito mediante pesatura diretta. In caso contrario, la tassazione verrà fatta in base al peso specifico e volume del materiale trasportato.

Per questi treni speciali si deve altresì compilare il foglio di corsa, il foglio veicoli ed il bollettino di trazione comune a tutti i treni.

Nessun giro di spesa deve farsi fra i Servizi, in dipendenza dell'effettuazione di questi treni.

CAPO V.

TARIFFE E DISTANZE.

Art. 20.

Tariffe.

Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio, tanto di persone che di cose, da eseguirsi a Grande od a Piccola Velocità con treni ordinari e speciali, risultano dal seguente prospetto:

CATEGORIA DEI TRASPORTI	Tassa di porto per persona o per tonnellata-chilometro	Diritto fisso di stazione per tonnellata	Diritto fisso per tonnellata		TASSA MINIMA		
			di carico (2)	di scarico (2)	per spedizione	per carro chilometro	per treno speciale e per giorno qualunque sia il numero delle corse fatte dal treno speciale
Trasporti di persone	0.02	—	—	—	—	—	—
Trasporti per conto delle scorte dei magazzini di approvvigionameto (Lettera di porto Mod. I-112 verde).	0.02 (*)	—	—	—	—	—	—
Trasporti eseguiti dai Servizi dell'Amministrazione in conto patrimoniale o di nuove costruzioni:							
a) **con treni ordinari (lettera di porto Mod. I-113 rosa) (4)**	0.02	0.20	0.40	0.40	0.50	0.10 (3)	—
b) **con treni speciali (Cedola-orario Mod. I-120 rosa) (4).**	0.02	0.20 / 0.50 / 0.25 (1)	0.40	0.40	—	0.10 (3)	50 — (5)
Trasporti per conto di Imprese accollatarie:							
a) **con treni ordinari (Richiesta Mod. I-114 bianca)**	0.03	0.20	0.40	0.40	0.50	0.15 (3)	—
b) **con treni speciali (Cedola-orario Mod. I-120 rosa)**	0.03	0.20 / 0.50 / 0.25 (1)	0.40	0.40	—	0.15 (3)	50 — (5)

(*) Da tassarsi e contabilizzarsi colle norme di cui all'articolo 23.

(1) Il diritto fisso pei treni-materiali è di L. 0,20 alla tonnellata pei trasporti da stazione a stazione; di L. 0,50 se il trasporto avviene da o per un punto intermedio o fra vari punti intermedi; ridotto a L. 0.25 quando il trasporto venga fatto con treno di ritorno utilizzato. Nel caso in cui i materiali trasportati con treno speciale fossero già stati o dovessero venire gravati del diritto fisso di L. 0,20 per un precedente o susseguente trasporto con treno ordinario, il diritto fisso pel treno speciale verrà proporzionatamente ridotto di tale importo.

Pei trasporti in provenienza dalle cave, il diritto fisso è di L. 0,20 o L. 0,50 per tonnellata, a seconda che la cava è allacciata direttamente con la stazione, oppure in piena linea.

(2) Pei trasporti effettuati per conto diretto dei Servizi il diritto fisso di carico e scarico si applica nel solo caso in cui l'operazione venga eseguita dal personale dell'Amministrazione pagato a debito dell'esercizio. Per quelli a carico di Imprese, le cui operazioni sieno state eseguite dal personale dei Servizi pagato in conto lavori non si dovrà computare il compenso, ma a cura dei Servizi verrà addebitato il relativo importo direttamente alle Imprese predette.

(3) Le tasse minime per vagone-chilometro sono applicabili quando sia richiesto o si renda necessario l'impiego di uno o più vagoni anche congiunti, ed ogni qualvolta la tassa sul peso dia un prodotto inferiore. La tassa minima di L. 0,15 è sempre applicabile nei casi di trasporti di animali da tiro.

(4) I prezzi su indicati stabiliti pei trasporti con treni ordinari o speciali per conto dei Servizi dell'Amministrazione sono applicabili anche ai trasporti che pur essendo eseguiti da Imprese debbono però a termini del contratto, far carico direttamente ai lavori e non alle Imprese medesime. In tal caso i trasporti con treni ordinari saranno scortati dalla lettera di porto Mod. I-113 anzichè dalla richiesta I-114, e per quelli con treni speciali gli Uffici emittenti avranno cura di indicare nell'apposito spazio della cedola-orario Mod. I-120 che il trasporto fa carico al lavoro e non all'Impresa.

(5) Oltre alla tassa minima di L. 50. — saranno da applicarsi le tasse di carico e scarico sempre quando le dette operazioni non siano eseguite dal personale pagato in conto lavori o da quello delle Imprese.

N. B. — Pei trasporti a tariffa ordinaria da eseguirsi in conto corrente a richiesta dei Servizi, veggasi il Capo VII delle presenti Norme.

— Pei trasporti effettuati per le Case Economiche dei Ferrovieri valgono le disposizioni ed i prezzi contenuti nelle presenti Norme, per i trasporti in conto patrimoniale tanto se sono eseguiti per la costruzione di dette case quanto per la loro manntenzione.

Per il percorso fra gli Scali marittimi o lacuali e le stazioni limitrofe, le tasse di cui sopra vanno computate in base alle distanze valevoli per il pubblico, senza l'aggiunta di altre tasse speciali.

Per i percorsi fra gli scali marittimi o lacuali e le stazioni limitrofe non risultanti dal « Prontuario generale » (edizione 1° luglio 1908), valgono le distanze singolarmente indicate all'Allegato 8° delle Tariffe.

I trasporti per conto di Imprese sono soggetti alla tassa di bollo ed alle altre tasse accessorie e sopratasse stabilite dalle vigenti tariffe per i trasporti ordinari (pesatura, magazzinaggio, uso della gru, nolo copertoni, tassa di sorveglianza speciale per gli esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'Allegato 9° alle tariffe, ecc.).

Per tutti i casi di anormalità riscontrate nei trasporti fatti per conto di Imprese, valgono le disposizioni in vigore pei trasporti ordinari, in quanto non siano modificate dalle presenti Norme.

Fra i mezzi d'opera che possono essere trasportati dalle Imprese accollatarie di lavori si intendono compresi anche gli animali da tiro, a condizione beninteso, che essi siano necessari ed effettivamente impiegati pei lavori stessi.

Ai trasporti in conto patrimoniale, di nuove costruzioni o di Imprese, che si svolgono entro i limiti della stessa stazione, si applicherà la tassa fissa di L. 0,70 per ogni tonnellata di portata del carro o dei carri impiegati, escluse le operazioni di carico e scarico che sono obbligatorie per le parti. Per questi ultimi trasporti si dovrà emettere la cedola-orario Mod. I-120.

Per la tassazione dei trasporti interessanti gli enti comuni con le Ferrovie estere, valgono le disposizioni dell'art. 22.

Le eventuali tasse di sosta a carico dei Servizi dell'Amministrazione saranno da computarsi nella misura e secondo le disposizioni emanate coll'Ordine di Servizio N. 237-1910, con la Circolare N. 35-1911 e con la Lettera-circolare N. 171 in data 13 aprile 1912 del Servizio Centrale X.

Art. 21.

Computo delle distanze.

Per i trasporti con treni ordinari e con treni speciali, tanto se effettuati direttamente dai Servizi dell'Amministrazione in

conto patrimoniale o di nuove costruzioni, quanto se effettuati per conto di Imprese, la distanza tassabile è quella risultante dalle tavole polimetriche annesse al Prontuario generale delle distanze (edizione 1° luglio 1908) calcolando, pei treni speciali, per intero le tratte parzialmente percorse fra stazione e stazione, anche nel caso di carico o scarico in punti intermedi.

Pei trasporti sia con treni ordinari che con treni speciali da o per stazioni non ammesse al servizio merci P. V. la distanza tassabile, in analogia ai trasporti del pubblico, viene computata secondo le norme dell'Avvertenza *C*) a pagina 5 del detto Prontuario generale delle distanze e cioè da o per la stazione precedente o susseguente ammessa al servizio merci P. V.

Pei trasporti in servizio da e per le Officine di Pietrarsa e Granili la distanza da computarsi, dalla stazione di Napoli, è rispettivamente di Km. 6 e Km. 3. Fra l'una e l'altra delle dette Officine sarà da calcolarsi la distanza di Km. 4.

Per le *cave*, tanto se allacciate direttamente con le stazioni, quanto se allacciate in piena linea, la distanza tassabile, arrotondata al chilometro, è quella che intercede fra le estremità del binario di cava e la stazione di arrivo o quella susseguente al punto di scarico.

Art. 22.

Tasse da applicare ai trasporti per gli enti comuni colle ferrovie estere.

I trasporti effettuati a carico della parte ordinaria del bilancio, e pei lavori in conto patrimoniale delle stazioni comuni collè Amministrazioni estere, sono soggetti per ragioni di reciprocanza, alle tariffe normali del pubblico, ad eccezione di quelli inerenti alla manutenzione dei fabbricati e dell'armamento della stazione di Ventimiglia (spese a carico del Servizio Mantenimento) i quali, vanno tassati nella misura di L. 0,03 per tonnellata e chilometro, col diritto fisso di L. 0,40 per tonnellata, allo stesso modo che le Ferrovie Francesi P. L. M. praticano per la stazione di Modane.

CAPO VI.

Modalità per l'applicazione e contabilizzazione delle tasse.

Art. 23.

Trasporti per conto delle scorte dei magazzini di approvvigionamento.

Invece che colla diretta applicazione della tariffa chilometrica ad ogni singola spedizione, tutti i trasporti effettuati per conto delle scorte dei magazzini di approvvigionamento, saranno tassati a cura del Servizio Centrale VI mediante coefficienti stabiliti di massima sulla base del prezzo di cui all'articolo 20, da applicarsi al valore complessivo od al peso totale dei materiali trasportati, e le somme così ottenute verranno dal detto Servizio accreditate direttamente al conto « Introiti a rimborso di spesa » addebitandone i relativi conti di competenza.

Art. 24.

Trasporti in conto patrimoniale e di nuove costruzioni.

La tassazione dei trasporti di persone e di cose da effettuarsi a carico delle spese patrimoniali e di nuove costruzioni, sarà eseguita direttamente dai Servizi in base ai prezzi di cui all'articolo 20 e riassunta nel modo seguente:

a) se trattasi di trasporti di persone, i Servizi che hanno emessa la richiesta, all'appoggio dei tagliandi *A* e *B* che riceveranno dal Controllo Prodotti, compileranno gli elenchi Mod. I-121;

b) se trattasi di trasporti di materiali, dei quali sia mittente un Magazzino, da somministrarsi ai Servizi ed occorrenti ai lavori, il Magazzino stesso, sulla base delle ricevute in partenza, deve rie-

pilogare i trasporti sugli elenchi mensili Mod. I-122, esponendo le indicazioni richieste dalle colonne da 1 a 5, ed inviandoli poscia ai singoli Uffici destinatari, eccezione fatta per gli elenchi interessanti il Servizio XII, che dovranno essere trasmessi invece direttamente alla sede centrale, e non agli Uffici distaccati del Servizio stesso.

c) per tutti gli altri trasporti, che non riguardano somministrazioni di magazzino, gli uffici interessati dovranno compilare gli elenchi mensili Mod. I-123, valendosi del bollettino di consegna, ed in mancanza di questo, della ricevuta in partenza.

Per assicurare la regolare contabilizzazione dei trasporti di cui sopra, i Controlli Prodotti invieranno mensilmente agli uffici che la devono eseguire, le lettere di porto Mod. I-113 (rosa) pei necessari confronti, regolandosi come segue:

a) pei trasporti effettuati dal Servizio VI, agli Uffici per conto dei quali i trasporti stessi sono stati eseguiti;

b) pei trasporti effettuati dal Servizio del Mantenimento (Divisioni, Sezioni, Depositi, Uffici) alle Sezioni od agli altri Uffici destinatari dei trasporti stessi;

c) pei trasporti effettuati per conto del Servizio XII, alla sede centrale del Servizio stesso.

d) per tutti gli altri trasporti, agli Uffici che hanno emessa la relativa lettera di porto.

Art. 25.

Trasporti con treni speciali-materiali.

Pei trasporti con treni speciali-materiali in conto patrimoniale o di nuove costruzioni, tanto se eseguiti a cura diretta dei Servizi, quanto per conto di Imprese, gli Uffici interessati, valendosi delle cedole orario Mod. I-120 (rosa), provvederanno alla tassazione e compilazione degli elenchi mensili Mod. I-124.

Art. 26.

Contabilizzazione degli elenchi.

La contabilizzazione degli elenchi Mod. I-121 e Mod. I-122, verrà fatta direttamente dai Servizi interessati mediante l'emissione di appositi mandati d'ordine, accreditando il conto « Introiti a rimborso di spesa » e addebitando i rispettivi conti di competenza.

L'importo invece degli elenchi dei treni speciali per conto di Imprese (Mod. I-124), da contabilizzarsi pure direttamente dai Servizi, dovrà essere accreditato al conto « Introiti a rimborso di spesa » a mezzo di mandato di introito per il ricupero delle tasse dalle Imprese debitrici.

Art. 27.

Contabilizzazione dei trasporti per l' esercizio e per lavori nelle stazioni comuni con le ferrovie estere.

I trasporti effettuati a carico della parte ordinaria del bilancio e per i lavori in conto capitale delle stazioni comuni con le Ferrovie estere sono soggetti alle tariffe normali del pubblico.

Detti trasporti saranno liquidati a cura dell'Ufficio di Ragioneria della Direzione Compartimentale di Milano il quale, in base agli elementi contabili a sua disposizione, compilerà gli elenchi Mod. I-125 e li invierà ai competenti Controlli Prodotti che, dopo di avervi esposto per ciascun trasporto le tasse in base ai prezzi delle tariffe ordinarie, li ritorneranno sollecitamente al predetto Ufficio di Ragioneria per la contabilizzazione degli importi relativi mediante diretta imputazione al *Conto d' entrata - Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune.*

È fatta eccezione per quelli inerenti alla manutenzione dei fabbricati e dell'armamento della stazione di Ventimiglia, le cui tasse, da computarsi nella misura indicata all'articolo 22, dovranno

essere contabilizzate a cura del Servizio Mantenimento con le modalità indicate al primo capoverso dello art. 26.

CAPO VII.

Trasporti da eseguirsi a richiesta dei servizi dell'amministrazione in conto corrente a tariffa ordinaria.

Art. 28.

Norme da seguirsi per i trasporti in conto corrente.

I trasporti riflettenti l'esecuzione di lavori per conto dei terzi (impianto di binari di raccordo, di piani caricatori, di passaggi a livello, lavori d'officina ecc.) devono essere eseguiti e tassati a tariffa ordinaria; ma nel caso in cui debbano effettuarsi senza l'immediato pagamento delle relative tasse pel fatto che queste vengono comprese nel conto del lavoro, si seguiranno le norme di cui in appresso.

Art. 29.

Trasporto di persone.

Per i trasporti di persone i Servizi useranno la stessa richiesta di cui si è parlato nell'art. 9, in base alla quale la stazione di partenza rilascerà, a *tariffa ordinaria*, un biglietto Mod. I-201, previa indicazione sul medesimo del numero delle persone e degli *estremi della richiesta*, assumendone debito nei modi d'uso.

Siccome però la stazione non deve riscuotere l' importo, così per pareggiarsi, deve fare corrispondente scritturazione di credito nella propria contabilità all'appoggio del tagliando *A* della ri-

chiesta e della matrice del biglietto Mod. I-201, mediante iscrizione nel Mod. I-302.

Il Controllo Prodotti, in base ai detti documenti, emetterà elenchi mensili Mod. I-125 a debito dei Servizi interessati.

Art. 30.

Trasporto di materiali.

Per i trasporti di materiali, gli Uffici dirigenti dei lavori dovranno adoperare i *documenti ordinari*, e cioè la nota di spedizione o la lettera di porto, apponendovi la dichiarazione, convalidata con bollo e firma, che le tasse vanno conteggiate in conto corrente e l'indicazione del lavoro per il quale ha luogo il trasporto, l'ente o la Ditta per il quale è eseguito, ed il Servizio al quale devono addebitarsi le tasse.

La stazione di arrivo applica le tasse e ne assume debito nei modi prescritti, ma in luogo di riscuoterne l'importo, si fa rilasciare dal destinatario, sul bollettino di consegna, la dichiarazione di aver svincolato il trasporto senza il pagamento delle tasse, ed in appoggio a tale documento pareggia il debito della propria contabilità delle merci con un corrispondente accredito mediante il Mod. I-484, curando che sul bollettino di consegna siano riportate le indicazioni che risultano dalle relative note di spedizione o lettere di porto, specialmente per quanto riguarda il motivo del trasporto ed il Servizio cui deve essere addebitato.

I Controlli Prodotti, ricevuti i documenti che giustificano il credito assunto dalle stazioni, provvedono, previa revisione delle relative tasse, all'emissione di appositi elenchi Mod. I-125, che inviano ai Servizi interessati, assieme a quelli analoghi per trasporti di persone di cui è cenno nell'articolo precedente, accreditando per gli uni e per gli altri i conti competenti, ed addebitando il conto d'ordine del Servizio interessato che dovrà poi provvedere alla regolarizzazione contabile di sua spettanza.

CAPO VIII.

Trasporti in servizio di bagagli, merci, veicoli ecc. in disguido, erroneamente instradati, non caricati in tempo, ecc.

Art. 31.

Documenti di trasporto.

I bagagli, le merci, i veicoli, ecc. in disguido, erroneamente instradati, mancanti dell'originale documento di trasporto, ecc. devono essere inoltrati immediatamente a destino, facendo uso della richiesta Mod. I-126 (azzurra), da emettersi dal Capo della stazione nella quale viene riscontrata l'irregolarità.

Detta richiesta è costituita di due tagliandi, *A* e *B*, sui quali le stazioni dovranno riportare, in quanto è possibile, gli estremi della originaria spedizione. La stazione destinataria invierà il tagliando *A* al Controllo Prodotti competente a corredo del riassunto arrivi Mod. I-428, ed il tagliando *B* alla Divisione o Sezione del Movimento e Traffico da cui direttamente dipende.

Art. 32.

Tassazione.

Il maggior percorso effettuato dai bagagli, dalle merci, ecc., per raggiungere la loro destinazione, sarà tassato coi seguenti prezzi, a credito del conto « Introiti a rimborso di spesa »:

Numerario e preziosi: per ogni 500 lire		L. 0.00075
Trasporti a grande velocità e bagagli	Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. e per chilometro	» 0.05
Trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria		» 0.02
Veicoli circolanti sulle proprie ruote, per ognuno e per chilometro		» 0.02
Veicoli caricati su vagoni, per ognuno e per chilometro . .		» 0.10
Feretri, per ognuno e per chilometro		» 0.10

con un minimo di L. 0.50 ed un massimo di L. 10, per ogni spedizione.

Le tasse per il bestiame si calcolano parimenti sul peso e quando questo non sia dichiarato, si prendono per base i pesi minimi stabiliti nelle tariffe per ciascuna categoria del bestiame, applicando per il bestiame cavallino, la prima o seconda classe del bestiame bovino.

La tassazione sarà fatta dai Controlli Prodotti in base ai tagliandi *A* ricevuti dalle stazioni. Detti tagliandi saranno inviati mensilmente alle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico debitamente elencati coll'indicazione dei singoli importi da porsi a carico del personale.

Le Divisioni e le Sezioni del Movimento e Traffico, appena ricevuti dalle stazioni i tagliandi *B* daranno corso alle pratiche per conoscere i responsabili, ed in base ai dati forniti dai Controlli Prodotti, provvederanno per l'addebito mediante trattenuta sul ruolo paga, accreditando il Conto 22 « Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa S/c diversi ».

CAPO IX.

Disposizioni diverse.

Art. 33.

Trasporti in provenienza da stazioni delle Ferrovie secondarie.

I trasporti per conto delle Ferrovie dello Stato, in provenienza da stazioni di Ferrovie secondarie italiane, dovranno essere carteggiati per il transito che determina il minor percorso sulle linee dell'Amministrazione corrispondente.

I trasporti medesimi, dovranno eseguirsi sulle dette linee in porto affrancato, e dalla stazione di transito verranno carteggiati per quella definitiva con lettera di porto in servizio, da emettersi dal Servizio interessato, e con le stesse modalità stabilite per tutti gli altri trasporti in servizio sulla Rete di Stato.

Art. 34.

Trasporti di materiali in provenienza dall'estero.

I trasporti per conto dei Servizi dell'Amministrazione, provenienti dall'estero, verranno carteggiati direttamente per la loro destinazione definitiva di consegna con lettera di vettura *e coll'osservanza di tutte le altre modalità vigenti pei trasporti ordinari*, colla sola differenza che saranno sempre da eliminare le tasse del percorso sulle linee delle Ferrovie dello Stato, le quali tasse, ove occorra, saranno applicate direttamente dal Servizio interessato.

Sulla lettera di vettura originale deve essere esposta, a cura del mittente, un'annotazione dalla quale risulti che il trasporto deve aver luogo in servizio sulle Ferrovie dello Stato e quali tasse o spese debbano, a seconda dei contratti, rimanere a carico del fornitore e quali a carico dell'Amministrazione acquirente.

Ai trasporti di cui trattasi saranno da applicarsi, dalle Agenzie doganali, le tasse di commissione, facchinaggio ecc. previste pei trasporti ordinari.

Le stazioni destinatarie alle quali dovranno pervenire, insieme alla merce, le lettere di vettura originarie, i relativi fogli di via, ed i documenti giustificativi delle spese doganali (dazio d'entrata, commissione, facchinaggio ecc.), li scritturenanno sui registri e riassunti del servizio internazionale, addebitandosi delle somme gravate in assegnato coi procedimenti in uso pei trasporti ordinari.

Di tale addebito le stazioni si pareggeranno:

a) col ricarteggio sulle stazioni mittenti della nota di affrancazione per le tasse di porto ed accessorie estere, tasse e spese doganali italiane ecc. a completo o parziale pareggio degl'importi relativi a detti titoli, secondo che la nota d'affrancazione sia stata emessa per tutti i titoli medesimi o soltanto per una parte di essi;

b) a mezzo del Mod. I-484 per quegl'importi pei quali non esiste nota d'affrancazione e che, a cura dei Controlli Prodotti, verranno successivamente addebitati al Servizio dal quale dipende l'agente che ha svincolato il trasporto e rilasciata la firma di ricevuta.

Quando la nota d'affrancazione riflette le sole tasse e spese doganali, il ricarteggio dovrà aver luogo seguendo le norme all'uopo prescritte dall'art. 42 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero (edizione ottobre 1901).

All'atto dello svincolo le stazioni consegneranno ai Servizi destinatari i documenti doganali e la copia del documento di trasporto Mod. I-118 (di nuova istituzione), ritirando sulla lettera di vettura la dichiarazione del destinatario di avere ricevuto il trasporto senza pagamento delle tasse che debbono restare a carico dell'Amministrazione acquirente e delle quali si accrediteranno come si è detto sopra sub *b*).

Oltre la firma leggibile e la qualifica dell'agente che effettua lo svincolo, dovrà sempre essere apposto sul documento il timbro d'Ufficio, e dagli agenti che ne fossero sprovvisti, le occorrenti indicazioni in modo da poter rilevare da quale Servizio egli dipende.

Sulla copia del documento di trasporto Mod. I-118, da rilasciarsi al destinatario, dovranno essere specificate tutte le tasse e spese gravanti la spedizione.

Se al Servizio occorresse eccezionalmente entrare subito in possesso della lettera di vettura originaria, la stazione d'arrivo ritirerà invece la dichiarazione di cui sopra, necessaria per procedere all'accreditamento in conto corrente, sulla copia del documento di trasporto Mod. I-118.

Quando eccezionalmente le tasse di porto a tariffa ordinaria per il percorso italiano dovessero rimanere a carico delle ditte fornitrici, i trasporti debbono giungere a destino sempre in *porto affrancato*.

Art. 35.

Trasporti di materiale rotabile di nuovo acquisto proveniente dall'estero.

I trasporti di materiale rotabile di nuovo acquisto provenienti dall'estero, da carteggiarsi pure direttamente per le stazioni destinatarie di consegna, e cioè:

COMO per il transito di Chiasso.
LUINO per il transito di Pino.
DOMODOSSOLA per il transito di Iselle.

VERONA P. V. per il transito di Peri.
UDINE per il transito di Cormons.
PONTEBBA per il transito di Pontebba.
BUSSOLENO per il transito di Modane.
VENTIMIGLIA per il transito di Ventimiglia.

devono giungere *franchi di tasse di porto ed accessorie estere ed italiane* e scortati da note di affrancazione per le spese doganali estere e per dazio e spese doganali italiane che sono sempre a carico delle ditte fornitrici.

Qualora eccezionalmente il rotabile giungesse in assegnato e non fosse scortato da nota di affrancazione per dazi e spese doganali il Capo Stazione non effettuerà lo svincolo ma avviserà in via telegrafica il Servizio Centrale VI pei necessari provvedimenti.

L'inoltro dei rotabili dalla stazione di consegna a quella designata per il collaudo deve aver luogo con lettera di porto in servizio secondo le norme dell'Ordine di Servizio 65-1908, previo accertamento che siano state regolarmente osservate tutte le prescrizioni di cui sopra.

Qualora poi il dazio d'entrata e le spese doganali dovessero eccezionalmente rimanere a carico dell'Amministrazione, il Servizio Centrale X avviserà in tempo debito il Capo della stazione di consegna perchè all'atto del ritiro abbia da rilasciare sulla lettera di vettura la dichiarazione di avere svincolato il trasporto senza pagamento delle dette tasse, delle quali la stazione si accrediterà nel modo indicato al precedente articolo, facendo constare che lo svincolo avviene per conto del Servizio VI agli effetti dell'addebitamento da parte del Controllo Prodotti.

Art. 36.

Spedizioni in servizio gravate di spese anticipate o di assegni.

Ogni qualvolta i Servizi debbano effettuare trasporti gravati di spese anticipate o di assegni, presenteranno alla stazione di partenza, con la lettera di porto in servizio, una nota di spedizione o lettera di porto ordinaria, da servire per il carteggio della spesa anticipata o dell'assegno, che però sono esenti dalle provvigioni di cui agli art. 121 e 122 delle tariffe.

Art. 37.

Scritturazione dei trasporti.

Per la scritturazione dei trasporti, tanto delle persone quanto dei materiali e mezzi d'opera, sia per conto dei Servizi, sia per conto di Imprese, le stazioni dovranno attenersi alle disposizioni al riguardo contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori e merci ».

Le stazioni non abilitate al servizio merci a P. V., qualora venissero autorizzate ad eseguire od a ricevere trasporti in servizio, compileranno il prescritto riassunto Mod. I-419 o I-428 da inviarsi al Controllo Prodotti di Torino.

In relazione poi al punto II dell'Ordine di Servizio N. 138-1907, resta confermato che all'esterno dei documenti di scorta dei carri contenenti trasporti in servizio, debba essere praticata, in modo visibile, l'annotazione « Trasporti in servizio ».

Art. 38.

Istradamento dei trasporti.

Per quanto riguarda l'inoltro e l'istradamento dei trasporti di cui si tratta, valgono le norme stabilite pei trasporti ordinari.

PROSPETTO dei documenti occorrenti per l'eseguimento e per la contabilizzazione dei trasporti in servizio.

Serie	Numero	Specie dello stampato	Colore	TITOLO	USO
I	111	Fascicolo	Bianco	Richiesta pel trasporto di persone per conto dell'Amministrazione e di Imprese.	Serve per tutti i trasporti di persone da eseguirsi a carico della parte ordinaria del bilancio, in conto patrimoniale e costruzione di nuove linee, sia a carico diretto dei Servizi, sia a carico di Imprese. *(Vedi Articolo 9).*
I	112	»	Verde	Lettera di porto per trasporti a carico della parte ordinaria di bilancio (1) (2) (3).	Serve pei trasporti da eseguirsi direttamente dai Servizi a carico della parte ordinaria del bilancio. *(Vedi Articolo 12).* Serve anche pei trasporti gratuiti di masserizie degli agenti ferroviari.
I	113	»	Rosa	Lettera di porto per trasporti in conto patrimoniale o di nuove costruzioni (1).	Serve pei trasporti da eseguirsi per conto diretto dei Servizi dell'Amministrazione e relativi a lavori o provviste inerenti al completamento, ampliamento ed assetto delle linee in esercizio, al materiale rotabile o di esercizio di primo acquisto in aumento di dotazione od alla costruzione di nuove linee. *(Vedi Articolo 12).*
I	114	»	Bianco	Richieste per trasporti di materiali per conto di Imprese.	Serve pei trasporti di materiali da effettuarsi per conto di Imprese accollatarie di lavori di qualsiasi specie. Da unirsi alla nota di spedizione od alla lettera di porto ordinaria. *(Vedi Articolo 13).*
I	118	foglio	»	Duplicato del documento di trasporto.	Serve pei trasporti in provenienza dall'estero. Da rilasciarsi dalle stazioni ai Servizi destinatari all'atto dello svincolo, o da trattenersi con la dichiarazione di ricevuta qualora al Servizio occorresse di venire subito in possesso della lettera di vettura. *(Vedi Articoli 34 e 35)*

Serie	Numero	Specie dello stampato	Colore	TITOLO	USO
I	120	foglio	Rosa	**Cedola orario pei trasporti con treni speciali-materiali.**	Serve per l' effettuazione dei treni speciali-materiali per lavori di qualsiasi specie, tanto per conto dei Servizi, quanto per conto di Imprese *(vedi Art. 19)*, nonchè pei trasporti in conto patrimoniale, di nuove costruzioni o di Imprese, che si svolgono entro i limiti della stessa stazione. *(Vedi Articolo 20)*.
I	121	»	Bianco	Elenco dei trasporti di persone per conto dell'Amministrazione.	Serve per la contabilizzazione delle tasse relative ai trasporti di persone effettuati a carico diretto dei Servizi, in conto patrimoniale. *(Vedi Articolo 24)*.
I	122	»	»	Elenco mensile dei trasporti effettuati in conto patrimoniale e costruzione di nuove linee.	Serve per la contabilizzazione dei trasporti effettuati con la lettera di porto Mod. I-113 da o per i Magazzini. *(Vedi Articolo 24)*.
I	123	»	»	Elenco dei trasporti effettuati in conto patrimoniale.	Serve per la contabilizzazione dei trasporti effettuati direttamente dai Servizi con lettera di porto Mod. I-113. *(Vedi articolo 24)*
I	124	»	»	Elenco dei trasporti con treni speciali-materiali.	Serve per la contabilizzazione dei trasporti effettuati con la Cedola orario Mod. I-120. *(Vedi Articolo 25)*
I	125	»	»	Elenco dei trasporti effettuati dai Servizi per conto di terzi in conto corrente, od a carico degli enti comuni colle Ferrovie estere.	Serve ai Controlli Prodotti per l'addebito ai Servizi interessati dei trasporti tanto delle persone quanto dei materiali effettuati in conto corrente per conto di terzi, nonchè all'ufficio di Ragioneria di Milano per la riepilogazione dei trasporti a carico degli enti comuni colle Ferrovie estere. (*Vedi art. 27, 29 e 30*).

Serie	Numero	Specie dello stampato	Colore	TITOLO	USO
1	126	Fascicolo	Azzurro	Richiesta per trasporti dei bagagli o delle merci in disguido, erroneamente instradate, non caricate a tempo ecc.	Serve per l'inoltro alla destinazione dei bagagli e delle merci in disguido, erroneamente instradate, non caricate a tempo, ecc. *(Vedi Capo VIII)*.
1	403	reg. 50 fogli	—	Registro delle spedizioni in servizio.	Vedi Norme per il servizio contabile delle gestioni merci. *(Articolo 40 comma* c).
1	406	»	—	Riassunto degli arrivi in servizio.	
1	419	foglio	—	Riassunto delle spedizioni in servizio.	Vedi Norme per il servizio contabile delle gestioni merci. *(Articolo 40 comma* d).
1	428	»	—	Riassunto degli arrivi in servizio.	
1	484	»	—	Elenco dei trasporti effettuati dai Servizi dell'Amministrazione in conto corrente.	Vedi Norme per il servizio contabile delle gestioni merci. *(Articolo 40 comma* h).

(1) Serve tanto per la grande quanto per la piccola velocità a seconda delle indicazioni che all'uopo debbono esporvi gli Uffici emittenti.

(2) Per le spedizioni di valori effettuate dalle Casse Compartimentali alle stazioni, Agenzie ed agli Uffici si fa uso del mod. B-194.
Per le spedizioni dei versamenti periodici delle stazioni e delle Agenzie alle Casse Compartimentali si fa uso del mod. B-195. (Vedi Istr. N. 4-1906 del Servizio Centrale II).

(3) Per le spedizioni di cassette o pacchi di biglietti di viaggio spediti dai Controlli Prodotti alle stazioni o viceversa si fa uso del Mod. I-206. (Vedi art. 5 delle Norme contabili per il servizio dei viaggiatori).

Pei trasporti di cui al comma *a)* dell'articolo 4 delle presenti Norme si fa uso del modulo S. 75.

Pei trasporti di cui al comma *n)* del detto articolo, si fa uso dei moduli:

G. 130 — per il materiale rotabile;
G. 150 — pei copertoni:
G. 155 — per gli attrezzi di carico.

Pei trasporti di cui al comma *o)* del detto articolo si fa uso del:

Biglietto Ap — pei trasporti di derrate alimentari in piccole partite e dei relativi recipienti vuoti.

Mod. B. 19 a libretto — pei trasporti di acqua potabile da servire per le stazioni che ne difettassero

LEGGE n. 801 *del 6 luglio 1912, relativa alla conversione in legge di alcuni Decreti Reali ed a provvedimenti a favore dei Comuni colpiti dal terremoto del 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono convertiti in legge:

Omissis.

c) il R. decreto 18 gennaio 1912, n. 154, riguardante il ripristino, fino al 30 giugno 1912, della facoltà consentita dal R. decreto 11 settembre 1910, n. 767, circa la risoluzione delle vertenze relative ai contratti per forniture, provviste e lavori dipendenti dal terremoto del 1908;

Omissis.

Art. 15.

La concessione speciale *C*, di cui alla legge 29 dicembre 1901, n. 562, modificata dalla legge 9 luglio 1908, n. 406, è estesa al presidente del Consiglio d'amministrazione e al R. commissario dell'Unione messinese dei proprietari danneggiati dal terremoto.

Omissis.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* N. 183 del 3 agosto 1912.

Art. 18.

La facoltà accordata al Governo del Re con l'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, è prorogata fino al 30 giugno 1913.

Art. 19.

È data facoltà al Governo del Re di comprendere nel testo unico, autorizzato dall'art. 68 della legge 28 luglio 1911, n. 842, tutte le disposizioni che entreranno in vigore fino alla data della pubblicazione del detto testo unico.

Nel procedere alla compilazione del testo unico il Governo è autorizzato, non solo ad apportare tutte le mdificazioni occorrenti ai fini del coordinamento, ma a determinare altresì quali delle disposizioni finora emanate debbano intendersi derogate od abrogate in tutto o in parte da disposizioni successive, e quali non debbano ritenersi più in vigore, perchè aventi, quando furono emanate, carattere transitorio.

Omissis.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — TEDESCO — NITTI — FACTA.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 257. (Servizi VII e XI).

Nuovo scalo viaggiatori da Viareggio.

A partire dalle ore 6 del giorno 25 corr. verrà attivato, in corrispondenza della progressiva km. 119 + 680, di fronte alla Via Umberto I della città di Viareggio, un nuovo scalo per il servizio dei treni festivi di piacere. Tale scalo è costituito da due binari, uno dei quali fiancheggiato da marciapiedi con fabbricato viaggiatori provvisorio in legname.

Il nuovo scalo è protetto:

a) verso Spezia dal segnale di 2ª categ. di protezione della stazione di Viareggio spostato verso Spezia di m. 460 dalla sua posizione attuale (km. 119 + 850).

b) verso Viareggio da un semaforo di 1ª categ. situato a sinistra del binario dei treni pari e da un dischetto basso situato alla destra di quello dei treni dispari, entrambi presso i deviatoi di uscita dalla stazione.

Il semaforo comanderà ai treni in partenza verso Spezia, il dischetto alle manovre per il passaggio sul binario dei treni dispari da Viareggio al nuovo scalo.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 5 *ed* 8 *del Compartimento di Firenze.*

Ordine di Servizio N. 258. (Servizio VIII).

Trasporti da eseguirsi su richiesta dei Servizi dell'Amministrazione.

A partire dal 1° settembre 1912 andranno in vigore le nuove « Norme per l'eseguimento dei trasporti per conto dei Servizi dell'Amministrazione », allegato sub. B al presente Ordine di Ser-

vizio, le quali annullano e sostituiscono quelle emanate cogli Ordini di Servizio N. 50 e 131-1909 e N. 37-1910, restando altresì abrogata ogni altra disposizione in contrario.

Le stazioni dovranno prendere sollecita conoscenza delle dette Norme allo scopo di assicurare il regolare eseguimento dei suddetti trasporti, ed in ispecie per quanto riguarda quelli provenienti dall'estero di cui agli articoli 34 e 35, per le sostanziali modificazioni apportatevi.

In conseguenza di quanto sopra si dovranno portare all'articolo 40 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » (edizione 1° luglio 1909) le seguenti modificazioni:

— Alla terza riga del comma *a*) dopo le parole « *regolati* » sostituire « *dall'Ordine di Servizio N.* 50-1909 » con « *dalle Norme allegato B all'Ordine di Servizio N.* 258-1912 »;

— Al secondo alinea del comma *e*) dopo le parole « *all'articolo* 18 » sostituire « *del citato Ordine di Servizio N.* 50-1909 » con « *delle Norme allegato B all'Ordine di Servizio N.* 258-1912 »;
lità relativa, è rimandata al 1° novembre 1912.

— Sostituire il testo del comma *g*) con quello di cui il foglio allegato A al presente Ordine di Servizio;

— In fine al secondo alinea del comma *i*) dopo le parole « *sulla lettera di vettura* » aggiungere: « *o sul Mod. I*-118, *quando ai Servizi occorresse eccezionalmente di venire subito in possesso della lettera di vettura* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni*.

Ordine di Servizio N. 259. (Servizio VII).

Esercizio dei binari di raccordo - Contabilità relativa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 147-1912)

L'applicazione delle disposizioni di cui all'Ordine di Servizio N. 147-1912, per l'esercizio dei binari di raccordo e per la contabilità relativa, è rimandata al 1° novembre p. v.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al pernale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 260. (Servizio VIII)

Biglietti di abbonamento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907)

Per le necessarie modificazioni nell'« Elenco degli Uffici incaricati dell'emissione dei biglietti di abbonamento e delle tessere Allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 106 - 1910, » si porta a conoscenza che, a datare dal 1° settembre 1912, il Controllo Prodotti di Torino ed il Controllo Prodotti di Firenze, vengono esonerati dall'incarico di provvedere all'emissione dei biglietti e delle tessere suddette.

A tale emissione provvederanno, dalla stessa data, gli Uffici della Direzione Compartimentale di Torino, per quanto riguarda le dipendenti stazioni, e gli Uffici della Direzione Compartimentale di Firenze per le stazioni da essi dipendenti, meno quelle appartenenti alla Sezione del Movimento e Traffico di Bologna, per le quali continuerà a provvedere quella Sezione di Movimento e Traffico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 261. (Servizio VIII)

Rinnovazione delle tessere di riconoscimento per l'uso dei biglietti di abbonamento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 215-1912)

Risulta che, nonostante quanto è detto al punto 1 delle norme riprodotte nell'Ordine di Servizio N. 215-1912, molte stazioni accettano domande di rinnovazione di tessere scadute per compiuto quinquennio corredate di un solo esemplare di fotografia, mentre le fotografie devono sempre essere due.

S'invitano pertanto le stazioni ad attenersi strettamente alle istruzioni impartite, avvertendo che, in caso di inosservanza, saranno tenute responsabili dei ritardi che si verificassero nella consegna delle tessere in conseguenza del rinvio alle stazioni stesse delle domande irregolari.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 262. (Servizio VIII)

Viaggi a tariffa differenziale *A*

(Vedi Ordini di Servizio N. 60-1908, 143-1908, 17, 71, 93, 114, 279,337, 349 e 377-1911).

Nel prospetto delle deviazioni ammesse pei viaggi a Tariffa differenziale *A*, pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 60-1908, dev'essere aggiunto il percorso Ferrara-Primolano, con le seguenti indicazioni:

Via più breve: Padova-Cittadella.
Deviazione: Mestre-Venezia.
Maggior percorso Km. 47.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 70. (Servizio I)

Spedizioni gratuite di bagaglio in servizio diretto ferroviario-marittimo.

Le spedizioni di bagaglio che vengono fatte in servizio diretto ferroviario-marittimo, con buoni gratuiti (compresi quelli rilasciati dagli on. Senatori e Deputati) non sono esenti dalle spese e tasse inerenti al trasbordo nei transiti marittimi, stabilite per le spedizioni a pagamento, eccezione fatta per la tassa fissa di transito di cui al punto 8 dell'allegato *F* al regolamento pei trasporti in servizio diretto terrestre-marittimo.

Le stazioni e le agenzie di navigazione delle località di arrivo, all'atto della consegna dei bagagli spediti in franchigia dovranno quindi richiedere il pagamento di tali spese e tasse, specificate sulla distinta mod. H-230, scortante la spedizione.

Le spedizioni gratuite di bagaglio da e per la Sicilia potranno peraltro, su richiesta del viaggiatore, essere inoltrate interamente per ferrovia, anche se il viaggiatore stesso seguisse invece la corrispondente linea marittima.

Circolare N. 71 (Servizio VIII).

Trasporti a domicilio.

Nel fascicolo: « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio - edizione aprile 1912 », si dovranno apportare le seguenti variazioni:

— Alla colonna 1 delle pag. 14 e seguenti aggiungere le avvertenze « 1ª e 2ª » di fianco ai nomi di Bergamo, Brescia, Lecco, Piacenza, Pisa, Reggio Emilia e Santhià.

— Alla stessa colonna 1 di fianco al nome di Cremona aggiungere la sola avvertenza « 1ª »:

— Cancellare l'avvertenza 2ª stampata alla pag. 22 fra Lecco e Levanto.

— Aggiungere alla colonna 14 a pag. 33 di fianco al nome di Varallo Sesia: « Per i servizi in località alpine vedi pag. 46 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 72. (Servizio VIII)

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio a Caltagirone.

Col giorno 31 agosto 1912 cessa alla stazione di Caltagirone il servizio di presa e consegna a domicilio dei pacchi ferroviali.

Si dovranno, pertanto, cancellare le relative indicazioni a pag. 16 delle « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione aprile 1912 », ed a pag. 22 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 » si dovrà depennare alla colonna 14 la lettera G ed il richiamo (7) ed a piedi della pagina la relativa nota (7).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 73 (Servizio VIII).

Riapertura dell'Agenzia di Città a Palazzo S. Gervasio.

(Vedi Circolare N. 111-1911).

Col giorno 1. settembre 1912 verrà riaperta all'esercizio l'agenzia di città a Palazzo S. Gervasio e verrà, di conseguenza, ripristinato nella stazione di Palazzo S. Gervasio-Montemilone il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio col comune di Palazzo

S. Gervasio. Pertanto a pag. 25 delle « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione aprile 1912 », fra i nomi di Padova e Palazzolo sull'Oglio si dovrà aggiungere: « *Palazzo S. Gervasio Montemilone*, vedi pag. 36 », ed a quest'ultima pagina si dovranno inserire le relative indicazioni contenute nell'unito prospetto.

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 », nella colonna 14 della pag. 66 si dovranno aggiungere le lettere *G. P.* di fianco al nome della nominata stazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 74. (Servizio VIII)

Trasporti a domicilio a Velletri.

(Vedi Circolare N. 69-1911).

Dal giorno 1° settembre 1912 gli attuali prezzi pel trasporto delle merci a domicilio alla stazione di Velletri vengono sostituiti con quelli indicati nell'unito prospetto.

Analoghe modificazioni si dovranno praticare, pertanto, a pag. 33 del fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione aprile 1912 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

p. il Direttore Generale
RINALDI.

Circolare N. 16V (Servizio VII)

Inventario generale dei carri al giorno 10 settembre 1912.

Il giorno 10 settembre 1912 si dovrà eseguire un inventario generale — *per serie e quantità* dei carri in rimanenza nelle stazioni ed *in viaggio* alle ore 17.

I Capi Stazione dovranno quindi provvedere che per le ore 17 del predetto giorno venga eseguita una constatazione sui binari di stazione, o di deposito fuori stazione, nelle Squadre di Rialzo, nei depositi, negli stabilimenti raccordati, nei recinti delle dogane, nelle cave, ecc.:

a) di tutti i carri di proprietà dello Stato portanti la sigla F. S., compresi quelli fuori servizio perchè etichettati, e quelli in temporanea consegna *ai Servizi dell'Amm.ne,* siano essi in composizione ai treni materiali o no;

b) dei carri appartenenti alle ferrovie estere e secondarie italiane.

Dovranno invece escludersi i carri esistenti nelle Officine F. S. e private, che saranno inventariati a cura di queste ultime, ed i carri di *proprietà privata* siano essi con sigla F. S. (numerati dal 900,000 in avanti) o con sigla di altra Amministrazione ferroviaria estera o secondaria italiana, ed i carri F. S. in definitiva consegna ai Servizi dell'Amm.ne.

Per l'accertamento dei carri giacenti sui binari alla dipendenza di altri Servizi, i Capi-Stazione prenderanno preventivi accordi coi reggenti i depositi, le Squadre di Rialzo, ecc., che da parte loro provvederanno perchè venga facilitato il compito degli Agenti di stazione incaricati della constatazione.

Nell'inventario, da eseguirsi, come più sopra è detto, per *quantità,* i carri dovranno essere tenuti distinti nel modo indicato dall'apposito prospetto.

Ad evitare omissioni e duplicati nell'inventario di cui trattasi si prescrive quanto appresso:

Le stazioni eseguiranno l'inventario di tutti i carri che si trovano giacenti nella stazione e sue adiacenze, compresi quelli che alle ore 17 si trovano, nella stazione originaria, in composizione ai treni pronti a partire, e quelli che alle ore 17 precise vi giungeranno con treni che nella stazione terminano la loro corsa.

Sarà invece da inventariarsi alle ore 17, a cura dei Capi-treno, tutto il materiale da merci dei treni che a quell'ora si trovano effettivamente in viaggio, anche se essi, all'ora stessa, siano fermi in qualsiasi stazione.

Il capo conduttore di detti treni compilerà il prospetto inventariale, avendo cura di trascrivere nello stesso anche il numero o la lettera del treno, e la stazione dove il treno si trovava fermo alle 17 o le due stazioni fra le quali a quell'ora stessa era in viaggio.

Il prospetto verrà spillato al foglio veicoli, consegnato alla stazione terminale del treno e da questa rimesso alla Delegazione Circolazione Veicoli della propria circoscrizione.

È fatto perciò obbligo alle Divisioni senza Sezioni ed alle Sezioni del Movimento di rimettere in tempo ai Capi Conduttori principali un adeguato quantitativo di moduli predisposti pei necessari prospetti inventariali, ed ai Capi Conduttori principali di fornire a tutti i Capi Conduttori dei treni (merci e viaggiatori, se in composizione di questi ultimi vi sono o vi possono essere carri) che per ragioni di orario devono trovarsi in viaggio alle ore 17.

Pei treni che, secondo l'orario, alle ore 17 dovrebbero aver terminata la corsa, ma che, a cagione di ritardi, si trovano ancora in viaggio provvederà all'inventario la stazione terminale del treno, — quale sia per essere l'ora d'arrivo. —

È fatto però obbligo al Capo Conduttore di avvisare il Capo Stazione che il materiale non fu ancora inventariato.

La stazione farà apposita annotazione sul prospetto inventariale, indicando l'ora di arrivo del treno.

Le Sezioni del Movimento e le Divisioni senza Sezioni, entro il 13 settembre comunicheranno alla Delegazione Veicoli una distinta di tutti i treni — ordinari, straordinari, supplementari — che alle ore 17 del 10 settembre si trovavano in viaggio; le Delegazioni accerteranno che per ogni treno sia stato regolarmente compilato il prospetto inventariale, e per quelli mancanti ne daranno

avviso al Servizio Centrale VII, che procederà disciplinarmente verso i responsabili.

Le Divisioni senza Sezioni e le Sezioni distaccate, riassumeranno i dati d'inventario in apposito prospetto che trasmetteranno entro il 15 settembre in una alle distinte inventariali, alla rispettiva Delegazione Veicoli.

Le risultanze inventariali verranno riportate dalle stazioni sul Mod. 302/701 del giorno 10, rettificando *la rimanenza effettiva in stazione* senza tener conto delle differenze che fossero per risultare dalle registrazioni della giornata.

Le stazioni confinanti colle ferrovie corrispondenti faranno risultare, per quanto riguarda il materiale in servizio da e per le citate ferrovie, i soli carri di altre Amministrazioni che al momento dell'accertamento sono in nostra consegna, ed i carri dello Stato non ancora consegnati alle Ferrovie predette o da queste a noi già consegnati.

Si raccomanda ai Capi Stazione di affidare l'incarico di questo inventario ad Agenti pratici, e di sorvegliare rigorosamente le operazioni, affinchè l'inventario stesso venga eseguito con la dovuta esattezza.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 16, 17.

p. il Direttore Generale
RINALDI.

Elenco delle stazioni alle quali devono distribuirsi tre esemplari del prospetto “Inventario carri”.

Acqui
Alessandria
Ancona
Arezzo
Arona
Asti
Avellino
Bari
Barletta
Battipaglia
Belluno
Benevento
Bergamo
Bologna
Bologna Scalo Pr.
Bra
Brescia
Brindisi
Bussoleno
Caltanissetta
Cancello
Campasso
Casale M.
Caserta
Castelbolognese
Castellammare A.
Catania
Ceva

Chiasso
Catanzaro Marina
Chiusi
Chivasso
Civitavecchia
Colico
Como S. Giovanni
Cormons
Cosenza
Cremona
Cuneo
Domodossola
Empoli
Fabriano
Faenza
Ferrara
Firenze C. M.
» P. P.
» S. M.
Foggia
Foligno
Forlì
Gallarate
Genova P. B.
» P. P.
» P.
» P. C.

Grosseto
Lecce
Lecco
Livorno M.
» S. M.
» Torretta
Lucca
Luino
Mantova
Messina C.
Mestre
Metaponto
Milano C.
» Lamb.
» P. G.
» P. R.
» P. S.
» P. T.
» (trans.) la Librera
Modena
Monza
Mortara
Napoli
» Scalo Inf.
» Scalo Maritt.
Nizza Monferrato
Novara

Novi Ligure
Novi S. Bovo
Padova
Palermo
Parma
Pavia
Piacenza
Piadena
Pisa C.
Pistoia
Pontebba
Potenza Inferiore
Ravenna
Reggio Emilia
Reggio Calabria
Rimini
Rogoredo

Roma Termini
» Trastevere
» Tuscolana
Ronco
S. Benigno
S. Limbania
Salerno
Sampierdarena
» forni
» scalo
Savona L.
» Mare
Seregno
Sestri Ponente
Siracusa
Sondrio
Spezia

Taranto
Terni
Torino P. N.
» P. S.
» Smistamento
Torre Annunziata C.
Tortona
Treviglio
Treviso
Udine
Venezia Mare
» S. Lucia
Ventimiglia
Vercelli
Verona P. Vescovo
Vicenza
Voghera

Roma, agosto 1919 - Tip. Editr. Nazionale - C-80.

SENTENZE

Contratto di trasporto — Prescrizione — Trattative di componimento.

Le azioni derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono nel termine di sei mesi ed il corso della prescrizione può essere interrotto soltanto nei modi e forme tassativamente indicate nell'art. 146 *delle Tariffe e negli art.* 2123 *e seg. del Codice C., non potendo il giudice ammettere altri mezzi interruttivi.*

Le Ferrovie non hanno obbligo legale di rispondere ai reclamanti nel termine di 40 *giorni durante i quali l'azione è impedita e dopo i quali la prescrizione semestrale prende il suo corso.*

Le trattative di accomodamento non interrompono nè sospendono il corso della prescrizione, tranne che con esse non siavi ricognizione vera e propria di debito fatta da persona capace di obbligarsi per l'Amministrazione; nè il contegno tenuto dalle Ferrovie nel corso di tali trattative per paralizzare la prescrizione può giustificare una exceptio doli da parte del reclamante.

CASSAZIONE DI FIRENZE - Sentenza 25 aprile-2 maggio 1912 — Ferrovie dello Stato, ricorrenti, contro Cotonificio Veneziano.

IN FATTO.

Nel 31 marzo 1908 il Cotonificio Veneto per mezzo della Ditta Francesco Parisi consegnò alle Ferrovie dello Stato in Venezia, 66 balle di cotone pressate a macchina pervenute per mare con un piroscafo proveniente dall'America.

Scaricate queste balle allo scalo marittimo di Venezia e caricate sopra un carro ferroviario furono inoltrate alla stazione prin-

cipale di quella città, detta di S. Lucia per esser poi trasportate a Pordenone. Non appena che quel carro in quella guisa caricato fu entrato in detta stazione, nel medesimo si manifestò un incendio e sebbene si provvedesse subito per limitarlo ed attenuarne le dannose conseguenze, pure per una parte le dette balle bruciarono, ed altre rimasero grandemente danneggiate dal fuoco e dall'acqua. S'intavolarono trattative di accomodamento fra l'Amministrazione ferroviaria ed il Cotonificio, fu fatta la perizia che valutò il danno in L. 10,084, che fu da entrambe le parti accettata, dopo di che in seguito ad un dispaccio dell'11 aprile 1908 del cav. Giacomelli, sovraintendente delle Stazioni di Venezia, che invitava il Cotonificio a ritirare le balle, colla minaccia che, in caso diverso, sarebbesi proceduto alla vendita di esse a rischio e pericolo del Cotonificio medesimo, mettendo a disposizione di lui il ricavato netto della vendita, oltre l'ammontare del danno stabilito dal perito, detto Cotonificio ritirò le balle tanto avariate che rimaste incolumi, rispedendole contemporaneamente a Pordenone, aggiungendosi dallo speditore nella bolletta di spedizione una dichiarazione di esonero dell'Amministrazione ferroviaria da qualsiasi responsabilità per aver caricate balle bagnate.

Le trattative di un'amichevole sistemazione sembravano bene avviate, ma rimasero poi sospese, per cui nel 4 dicembre 1908 il Parisi, nell'interesse del Cotonificio, scrisse una lettera alla Direzione delle Ferrovie invitandola a dare sollecitamente una risposta definitiva, e quella Direzione con lettera del 23 aprile rispose che dall'inchiesta da lei fatta eseguire era risultato che l'incendio non era avvenuto per cause delle quali l'Amministrazione ferroviaria dovesse rispondere e che, in ogni caso, il reclamo del Cotonificio veniva respinto, essendosi verificata la prescrizione semestrale dell'azione promossa, senza che fosse stata mai interrotta efficacemente nella forma stabilita dall'art. 146 delle Tariffe.

Il Cotonificio allora che, già con citazione 8 aprile 1909 aveva chiamato in giudizio avanti il Tribunale di Venezia l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per sentirsi condannare al pagamento dell'indennità come sopra concordata, portò la causa in discussione e le Ferrovie eccepirono, fra le altre cose, anche la prescrizione dell'azione promossa dal Cotonificio.

Il Tribunale respinse questa eccezione insieme alle altre ed accolse la domanda dell'attore, ma la Corte d'Appello di Venezia

andò in diverso avviso ed alla detta eccezione fece diritto. La decisione però della Corte Veneziana fu per difetto di motivazione annullata da questo Supremo Collegio, che rinviò la causa per il nuovo esame avanti la Corte d'Appello di Firenze, la quale con sentenza dell'8-11 luglio 1911 rigettò l'appello e respinte le eccezioni tutte delle Ferrovie, e così anche quella della prescrizione, accolse le domande del Cotonificio in conformità dell'atto di citazione.

Contro questa sentenza della Corte fiorentina ha ricorso al Supremo Collegio l'Amm.ne delle Ferrovie, domandandone l'annullamento per i seguenti 4 mezzi:

Omissis.

3° Violazione e falsa applicazione degli art. 2105, 2129 Codice Civ., mancata applicazione degli art. 146 delle Tariffe ferroviarie e 926 C. Com.; vizio di contraddizione e violazione degli art. 360 n. 6, 361 n. 2 e 517 N. 2 e 7 Proc. Civ.

Omissis.

Il Cotonificio ha presentato controricorso.

IN DIRITTO.

Osserva che dei 4 mezzi d'annullamento come sopra dal ricorrente proposti, il terzo merita indubbiamente di essere accolto.

L'art. 146 All. D della legge 17 aprile 1885 (Tariffe e Condizioni ferroviarie) riconosciuta la necessità di abbreviare nella soggetta materia il termine della prescrizione ordinaria e di facilitarne ad un tempo la interruzione, ne stabilì una speciale, disponendo che le azioni contro l'Amministrazione derivanti dal contratto di trasporto, si prescrivono col decorso di sei mesi se la spedizione fu fatta in Europa e che il corso di essa si interrompe colla prima domanda in via amministrativa presentata dall'interessato in doppio originale al capo stazione del luogo di arrivo della merce.

Ora non è controverso, e la sentenza denunziata lo ritiene, che nel caso che ci occupa trascorse per intero il termine prescrizionale sopraindicato senza che avvenisse la interruzione nella forma stabilita dal citato art. 146 delle Tariffe, nè in qualsiasi altro modo voluto dalla legge generale.

Ciò nondimeno la Corte d'Appello respinse quella eccezione, non già perchè per le incorse trattative fra l'Amministrazione ed il Cotonificio si fosse formato un nuovo rapporto giuridico emergente da una novella convenzione ben diversa dal contratto di trasporto e capace a dar vita ad un'azione diversa da quella che dal contratto ora enunciato deriva, e non soggetta perciò alla prescrizione di breve termine di cui sopra è cenno, ma per le due seguenti ragioni, cioè: che il fatto di trattative protratte per sì lungo tempo includeva una recognizione di debito, atta ad interrompere la prescrizione a forma dell'art. 2129 del Cod. Civile, e che l'altro fatto di avere le Ferrovie posto in essere quelle trattative per mezzo di proprii funzionarii dei quali il Cotonificio doveva seguire la fede e di aver poi ritardato di dare una risposta definitiva finchè non fu compiuta la prescrizione, aveva ingenerato nel Cotonificio stesso la credenza che le dette trattative avrebbero avuto un resultato indubbiamente favorevole per lui, e quindi l'Amministrazione ferroviaria col fatto proprio, cioè col silenzio serbato aveva quasi obbligato il detto Cotonificio a rimanere inattivo facendo così sorgere, a favore di lui, una exceptio doli generalis, che opposta a quella della prescrizione ne paralizzava gli effetti, non potendo chicchessia trarre vantaggio dal fatto proprio doloso o colposo, nè profittare di benefizi da sè stesso procuratisi con inganno ed in altrui pregiudizio.

Ma questo Collegio non può davvero seguire la Corte di merito in questa sua decisione, riposando sopra una base che si manifesta a primo intuito inquinata da erronei criterii giuridici, con violazione e falsa applicazione delle disposizioni di legge nella enunciazione del mezzo indicate;

Ed invero la prescrizione, introdotta nel campo del diritto per ragioni di necessità giuridica e sociale, essendosi fatto sentire presso tutti i popoli civili il bisogno di circoscrivere in determinati confini di tempo non solo i dominii, ma anche i diritti di ogni specie ne in perpetuum incerta sint jura, e affinchè questa incer-

tezza, cagionata dal volontario abbandono da parte del proprietario, o del titolare, non fosse causa di frequenti e lunghi litigi e di dispiacevoli sorprese a danno di terzi, è un istituto che per l'indole sua può considerarsi più di interesse pubblico che privato.

Ed infatti la legge inibisce che alla medesima si possa rinunciare finchè non sia compiuta, stabilendo in modo tassativo le cause di sospensione e d'interruzione di essa, senza che sia lecito a chicchessia di aggiungerne altre da quelle diverse.

Ora le cause d'interruzione sono dalla legge indicate negli art. 2124, 2125 e 2128 del Cod. Civ., e, nel caso, dalla legge speciale, cioè dal citato articolo 146 delle Tariffe. Fra queste cause non figurano per nulla le trattative di accomodamento, per quanto lungo sia il tempo pel quale si protrassero. Fu quindi un errore di diritto e nel tempo stesso una violazione e falsa applicazione delle disposizioni di legge sopraricordate, l'attribuire virtù interruttiva alle trattative intervenute fra il Cotonificio e l'Amministrazione ferroviaria.

Nè vale il dire che quelle pratiche di amichevole sistemazione che ebbero una sì lunga durata, avevano inclusa la recognizione del debito, dappoichè se è vero che questa è compresa fra le cause d'interruzione (art. 2129 C. Civ.), per essere però a questo fine efficace deve necessariamente esser chiara ed esplicita e per di più deve esser fatta da persone capaci di obbligare quegli a cui favore il corso della prescrizione andava svolgendosi. Nella specie, come del resto la stessa sentenza riconosce ed ammette, i funzionarii che a quelle trattative parteciparono, nonostante il grado elevato che ricuoprivano, non avevano capacità a forma della legge organica del 7 luglio 1907 di obbligare l'Amministrazione, riconoscendo per lei la esistenza di un debito controverso.

La sentenza ritenne adunque come causa d'interruzione le trattative di sistemazione potratte per lungo tempo, e questo è un errore giuridico, perchè fra quelle cause questi tentativi di accomodamento non sono compresi e ritenne poi, e questo costituisce un secondo errore giuridico, che quelle trattative avessero inclusa una recognizione del debito da parte dell'Amministrazione, mentre riconobbe che alle medesime parteciparono funzionarii che non avevano per legge la capacità di obbligare l'Amministrazione e quindi di riconoscere validamente per lei il debito di cui si tratta.

Ed a proposito della recognizione del debito che si pretende avvenuta da parte dell'Amministrazione mediante il dispaccio dell'11 aprile 1908 del cav. Giacomelli, sovraintendente delle Stazioni di Venezia, a prescindere dalle ragioni ora espresse che valgono ancora per questa, a dimostrarne l'inefficacia, ne concorre anche un'altra veramente decisiva e perentoria.

È risaputo infatti che la interruzione della prescrizione opera sul passato in modo che del tempo trascorso fino al verificarsi dell'atto interruttivo non può nè deve tenersi conto nel calcolo del termine prescrizionale; ma la interruzione stessa lascia intatto il futuro, donde ne segue che dal momento in cui l'atto interruttivo è avvenuto, comincia a decorrere una nuova prescrizione perfettamente simile per la durata a quella precedente che venne in quella guisa interrotta. Ora secondo la storia della causa, che fa la sentenza impugnata dall'11 aprile 1908, data del telegramma del cav. Giacomelli, all'8 aprile 1909, giorno in cui il Cotonificio promosse la domanda giudiziale, non intervennero atti interruttivi di nessuna specie, laonde avendo avuto principio dall'8 aprile 1909 una nuova prescrizione, questa compiè liberamente il suo corso nell'11 ottobre di quello stesso anno, e così molto tempo prima che l'azione del Cotonificio fosse stata promossa.

Per questa unica ragione adunque che, come dicevasi di sopra, è veramente decisiva e perentoria, è indipendentemente da tutte le altre che allo stesso scopo potrebbero anche addursi, quel dispaccio devesi ritenere come lo è di fatto, di nessuna importanza nella causa presente.

È dimostrato così che di ricognizione di debito come causa d'interruzione della prescrizione nella specie non è il caso di parlare, non resta che esaminare l'efficacia ed il valore giuridico, agli effetti superiormente indicati, della exceptio doli, che la Corte di Appello riconobbe spettare al Cotonificio pel contegno tenuto dall'Amministrazione e che, secondo quel Collegio giudicante, ha di per sè virtù di paralizzare gli effetti della eccezione della prescrizione dall'Amministrazione stessa invocata.

Ed a prescindere che non si comprende davvero in che consista o possa consistere il fatto doloso o colposo dell'Amministrazione, tutte le volte che non si contrasta che essa nè per legge, nè per regolamento ha l'obbligo di rispondere ai reclamanti per par-

tecipare l'esito del loro reclamo, per la qualcosa ben diceva la sentenza, dando così un severo monito al Cotonificio, che colui che presentò un reclamo per ottenere un indennizzo per danni risentiti, in conseguenza della esecuzione del contratto di trasporto di merci, deve stare in guardia quando vede che di troppo si prolunga il silenzio degli Uffici ferroviarii e senza attendere una risposta che questi non sono tenuti a dare, deve senz'altro agire per non lasciare decorrere il termine prescrizionale, circa la suindicata eccezione rileva la Corte, che se è vero, che per i principii generali di diritto, dolus omnia corrumpit, siffatto principio non può invocarsi e così si rende inapplicabile in casi simili a quello attuale, non avendo la legge nello stabilire in modo tassativo le cause d'interruzione della prescrizione, compreso fra queste il dolo della persona a favore della quale la prescrizione si sarebbe compiuta.

Si è già detto che la prescrizione, per l'indole sua propria, e per la sua finalità può considerarsi per un istituto più d'interesse pubblico che privato, e che perciò la legge ha stabilito in modo tassativo, tanto le cause di sospensione che d'interruzione dalle quali non è lecito derogare e che conseguentemente il magistrato non può sotto verun pretesto, nè aumentare nè modificare. Ed a conferma del diverso concetto, non vale riportarsi ai principii generali di diritto, ritenendoli al caso applicabili in virtù dell'art. 3° delle disposizioni preliminari del Cod. Civ., come ha fatto la Corte dappoichè al detto articolo non devesi dare una soverchia estensione, ma anzi dev'essere mantenuto nei suoi giusti confini che sono ben limitati, autorizzando a decidere una data controversia, alla stregua dei principii generali di diritto e con disposizioni di legge riflettenti materie analoghe, solo quando la controversia medesima non si possa decidere con una precisa disposizione di legge, ipotesi questa che non si verifica nel caso concreto, in cui abbiamo il surriferito art. 146 delle Tariffe, e l'art. 2125 del Cod. Civ. che bastano da per loro a risolvere l'attuale controversia senza bisogno di far uso del disposto del citato art. 3° - e di ricorrere perciò a principii generali di diritti ed a disposizioni di legge riguardanti materie anologhe, come è appunto quella dell'art. 57 del Cod. di Proced. Civ. che la Corte si ritenne facoltizzata ad applicare, mentre riguarda un caso del tutto diverso e che parte da un presupposto ben diverso da quello del dolo.

E dimostrati in tal modo gli errori in cui incorse la Corte e le violazioni di legge commesse, il ricorso pel 3° mezzo, ora esaminato, deve essere senz'altro accolto, e devesi la sentenza denunziata annullare in ogni sua parte, rimanendo questo collegio dispensato dall'esame degli altri tre mezzi che possono dirsi in tal guisa assorbiti.

Osserva che, accogliendosi il ricorso, le spese debbono porsi a carico del controricorrente, giusta l'art. 542 C. p. c.

P. q. m. cassa la sentenza ecc.

MASSIMARIO

Trasporto di bestiame — Termini di resa.

I termini di resa vanno considerati inscindibili e cioè nel loro complesso non essendo per veruna guisa l'Amministrazione tenuta a render conto dello impiego dei termini parziali.

Il precetto dell'art. 88 delle Tariffe onde la riconsegna del bestiame va compiuta non più tardi di due ore dall'arrivo del convoglio, va inteso non già in relazione all'ora effettiva nella quale il convoglio sia giunto a destinazione, ma per contro in rapporto al tempo massimo delle Tariffe accordato entro cui il convoglio doveva arrivare.

TRIBUNALE DI VENEZIA - Sentenza 24-29 novembre 1911 — Ferrovie dello Stato contro Felice Cesana.

ANNO V - N. 36

5 SETTEMBRE 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato **

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, 1912. settembre — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

D. M. *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, e l'art. 1 del R. decreto 28 giugno 1912, N. 728;

Vista la designazione fatta dal Consiglio Superiore di sanità con deliberazione 27 luglio 1912;

DECRETA:

Il Sig. Comm. Prof. Alfonso Di Vestea, direttore dell'Istituto d'Igiene della R. Università di Pisa, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico quale delegato del Consiglio superiore di sanità, in sostituzione del Sig. Prof. Arnaldo Maggiora scaduto d'ufficio per compiuto quadriennio.

Roma, addì 27 agosto 1912.

IL MINISTRO
Sacchi.

R. D. *n.* 905 *del* 5 *agosto* 1912 *che determina i Servizi e le Unità speciali costituenti la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 28 giugno 1912, n. 728;
Udito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato è costituita:

da « Servizi dell'esercizio » denominati:

Movimento;
Trazione;
Veicoli;
Lavori;

da « Servizi centrali » denominati:

Segretariato;
Personale;
Sanitario;
Legale;
Commerciale;
Approvvigionamenti;
Ragioneria.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 204 del 29 agosto 1912.

La Direzione generale provvede:

allo studio di progetti e alla costruzione di nuove ferrovie, a mezzo del « Servizio » denominato:

Costruzioni;

all'esercizio di linee di navigazione, a mezzo di un' « Unità speciale » denominata:

Esercizio Navigazione;

all' esercizio di gruppi di ferrovie secondarie, a mezzo di « Unità speciali » denominate:

Esercizio ferrovie secondarie (gruppo . . . .);

alla definizione delle pendenze delle cessate gestioni ferroviarie, a mezzo dello

Ufficio Stralcio.

Art. 2.

I Servizi e l'Ufficio Stralcio di cui all'articolo precedente hanno sede in Roma, tranne i Servizi « Trazione » e « Veicoli » che hanno sede in Firenze.

L'Unità speciale « Esercizio Navigazione » ha sede in Roma.

Il gruppo di linee secondarie a scartamento ridotto della Sicilia forma un'Unità speciale, con residenza a Palermo, denominata « Esercizio ferrovie secondarie (gruppo Sicilia) ».

Art. 3.

Con disposizioni dell'Amministrazione saranno fissate le date, non oltre il 30 giugno 1913, dalle quali avrà graduale applicazione il presente decreto, restando contemporaneamente abrogate le disposizioni dei RR. decreti 2 luglio 1908, n. 453, e 27 dicembre 1908, n. 810.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 5 agosto 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

R. D. *n.* 906 *del* 5 *agosto* 1912 *che determina le funzioni del Capo Compartimento e del Comitato d'esercizio delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Capo compartimento delle ferrovie dello Stato ha il compito di:

a) vigilare sul funzionamento degli uffici compartimentali e sull'andamento del servizio, procedendo anche ad ispezioni;

b) studiare i bisogni delle industrie, dei commerci e dell'agricoltura, nei rapporti ferroviari;

c) intervenire, sia nei casi di urgenza con l'azione diretta sugli uffici compartimentali, sia in via ordinaria col provocare i provvedimenti opportuni da parte della Direzione generale, ogni qualvolta riconosca la necessità di stimolare le iniziative, di integrare e indirizzare con unità di concetti l'opera degli uffici;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 204 del 29 agosto 1912.

d) promuovere gli accordi necessari con gli altri compartimenti per assicurare regolarità e speditezza al servizio;

e) rappresentare l'Amministrazione nei modi e limiti di legge;

f) presiedere la Commissione locale del traffico e quelle compartimentali per le case economiche dei ferrovieri e per la designazione dei medici di riparto;

g) dar parere sulle attitudini e sulla condotta dei funzionari del compartimento appartenenti ai primi sei gradi;

h) tenersi a contatto con le autorità, con i corpi costituiti e col pubblico, invigilando pel pronto esito dei reclami.

Il Capo Compartimento esercita inoltre funzioni di consulenza sui progetti dei lavori più importanti e sulle controversie con appaltatori di lavori e forniture; procede a collaudi, ispezioni straordinarie, inchieste speciali e adempie a tutti gli altri incarichi che gli siano affidati dal Direttore generale.

Art. 2.

Il Capo Compartimento in via ordinaria convoca ogni settimana il Comitato di esercizio e, quando lo creda opportuno, oltre i capi degli uffici compartimentali dell'esercizio, vi fa intervenire anche, senza voto, i capi degli altri uffici che abbiano funzione nel compartimento.

Il Capo Compartimento è sostituito, in caso di assenza o di impedimento di breve durata, dal capo dell'ufficio compartimentale di esercizio in sede, più anziano in grado. In caso di prolungati impedimenti, alla sostituzione sarà provveduto con disposizione del Direttore generale.

Art. 3.

Il Comitato d'esercizio ha il compito di:

a) esaminare e, nei limiti delle attribuzioni degli uffici compartimentali, decidere sulle questioni importanti che possano

avere, anche indirettamente, un interesse comune a più rami di servizio o che formino oggetto di divergenza tra gli uffici compartimentali;

b) esaminare le proposte di nuovi impianti che interessino più di un servizio e concordarne le modalità generali, lasciando ai competenti uffici di svilupparne i particolari e di presentarne i progetti ai rispettivi servizi:

c) approvare lavori per nuovi impianti, nei limiti e con le norme stabilite dal Consiglio di amministrazione;

d) prendere o concordare con altri Compartimenti i provvedimenti di qualunque genere necessari in via provvisoria e di urgenza nel caso di interruzione di linee o di gravi accidenti;

e) decidere sulle misure disciplinari da adottarsi a carico del personale dei servizi dell'esercizio, per le mancanze considerate dai paragrafi dall'I all'VIII, compreso, dell'art. 39 del regolamento del personale;

f) proporre le punizioni di competenza del Direttore generale e del Consiglio di amministrazione per fatti che riguardino più rami di servizio;

g) decidere sui reclami contro le punizioni inflitte dai capi degli uffici compartimentali dell'esercizio;

h) proporre gratificazioni ad agenti del Compartimento, per fatti che interessino più Servizi, quando eccedano i limiti delle facoltà delegate a norma del penultimo comma dell'art. 10 della legge organica;

i) occuparsi di quant'altro fosse deferito dal Direttore generale al Comitato di esercizio.

Art. 4.

Le deliberazioni del Comitato d'esercizio sono prèse a maggioranza di voti: in caso di parità, è preponderante il voto del presidente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 5 agosto 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

R. D. *n.* 907 *del* 5 *agosto* 1912 *che determina i limiti della circoscrizione dei Compartimenti, di quella territoriale ai fini della rappresentanza legale, e di quella assegnata alle Commissioni locali del traffico* (1).

VITTORIO EMANUELE III.
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I limiti della circoscrizione dei dodici Compartimenti nei quali è ripartita la rete esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e di cui all'art. 11 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, sono determinati nell'annessa tabella *A*, indicante le stazioni di contatto dei compartimenti limitrofi.

La circoscrizione territoriale, ai fini della rappresentanza legale di cui all'art. 12 della citata legge, modificato dal suddetto R. decreto, è determinata nell'annessa tabella *B*.

La circoscrizione assegnata alle Commissioni locali del traffico, di cui all'art. 61 della citata legge, modificato dal suddetto R. decreto, è determinata nell'annessa tabella *C*.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 204 del 29 agosto 1912.

Art. 2.

Con disposizioni dell'Amministrazione saranno fissate le date, non oltre il 30 giugno 1913, dalle quali avrà graduale attuazione l'ordinamento in base alle circoscrizioni di cui alle annesse tabelle *A* e *C*, fermo per quanto concerne l'annessa tabella *B* il disposto dell'art. 8 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 5 agosto 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Tabella **A.**

Circoscrizione dei Compartimenti.

Compartimento di Torino:

Savona (compresa); Domodossola (esclusa); Arona (esclusa); Bivio Vignale (compreso); Rho (esclusa); Corsico (compresa); Bivio Gravellone (escluso); Bivio Bormida (compreso); Cava Carbonara (compresa); Acqui (compresa).

Compartimento di Milano:

Rho (compresa); Bivio Vignale (escluso); Arona (compresa); Domodossola (compresa); Verona P. N. (esclusa); Mantova (esclusa);

Parma (esclusa); Piacenza (esclusa); Novi San Bovo (esclusa); Bivio Bormida (escluso); Cava Carbonara (esclusa); Bivio Gravellone (compreso); Corsico (esclusa).

Compartimento di Bologna:

Piacenza (compresa); Parma (compresa); Mantova (compresa); Verona P. N. (esclusa); Padova (esclusa); Rimini (compresa); Faenza (compresa); Pistoia (esclusa).

Compartimento di Venezia:

Padova (compresa); Verona P. N. (compresa).

Compartimento di Genova:

Savona (esclusa); Acqui (esclusa); Bivio Bormida (escluso); Novi San Bovo (compresa); Spezia (esclusa).

Compartimento di Firenze:

Spezia (compresa); Parma (esclusa); Pistoia (compresa); Faenza (esclusa); Terontola (compresa); Chiusi (compresa); Grosseto (compresa).

Compartimento di Roma:

Grosseto (esclusa); Chiusi (esclusa); Terni (esclusa); Sulmona (compresa) ; Pescara (esclusa) ; Carpinone (compresa) ; Caianello (esclusa); Cassino (compresa).

Compartimento di Ancona:

Rimini (esclusa); Foggia (esclusa); Termoli (compresa); Pescara (compresa); Sulmona (esclusa); Terni (compresa); Terentola (esclusa).

Compartimento di Napoli:

Cassino (esclusa); Caianello (compresa); Carpinone (esclusa) Termoli (esclusa); Cervaro (esclusa); Rocchetta (esclusa); Potenza Inferiore (compresa); Battipaglia (compresa).

Compartimento di Bari:

Metaponto (compresa); Potenza Inferiore (esclusa); Rocchetta (compresa); Cervaro (compresa); Foggia (compresa).

Compartimento di Reggio Calabria:

Battipaglia (esclusa); Metaponto (esclusa).

Compartimento di Palermo:

Linee a scartamento normale della Sicilia.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro dei lavori pubblici

SACCHI.

Tabella **B**.

Circoscrizione territoriale ai fini della rappresentanza legale.

Compartimento di Torino:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione delle Corti di appello di Torino e di Casale.

Compartimento di Milano:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione delle Corti di appello di Milano e di Brescia.

Compartimento di Bologna:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione delle Corti di appello di Bologna, di Parma e della dipendente sezione di Modena.

Compartimento di Venezia:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte di appello di Venezia.

Compartimento di Genova:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte di appello di Genova.

Compartimento di Firenze:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione delle Corti di appello di Firenze e di Lucca.

Compartimento di Roma:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte di appello di Aquila e di Roma (eccettuate quelle residenti nella città di Roma per le quali gli atti giudiziali devono notificarsi al Direttore generale).

Compartimento di Ancona:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte di appello di Ancona e delle dipendenti sezioni di Macerata e di Perugia.

Compartimento di Napoli:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte di appello di Napoli e della dipendente sezione di Potenza.

Compartimento di Bari:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte di appello di Trani.

Compartimento di Reggio Calabria:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte di appello di Catanzaro.

Compartimento di Palermo:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione delle Corti di appello di Palermo, Catania e Messina.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro dei lavori pubblici

SACCHI.

Tabella **C**.

Circoscrizione delle Commissioni locali del traffico.

Commissione locale di Torino:

Provincie di Torino, Alessandria, Cuneo, e Novara.

Commissione locale di Milano:

Provincie di Milano, Pavia, Como, Sondrio, Bergamo, Brescia e Cremona.

Commissione locale di Bologna:

Provincie di Bologna, Modena, Reggio E., Parma, Piacenza, Ferrara, Ravenna e Forlì.

Commissione locale di Venezia:

Provincie di Venezia, Padova, Rovigo, Mantova, Verona. Vicenza, Treviso, Udine e Belluno.

Commissione locale di Genova:

Provincie di Genova e Porto Maurizio.

Commissione locale di Firenze:

Provincie di Firenze, Pisa, Lucca, Massa Carrara, Livorno, Grosseto, Siena e Arezzo.

Commissione locale di Roma:

Provincie di Roma ed Aquila.

Commissione locale di Ancona:

Provincie di Ancona, Pesaro Urbino, Ascoli Piceno, Macerata, Perugia, Chieti e Teramo.

Commissione locale di Napoli:

Provincie di Napoli, Caserta, Benevento, Avellino, Salerno, Campobasso e Potenza.

Commissione locale di Bari:

Provincie di Bari, Foggia e Lecce.

Commissione locale di Reggio Calabria:

Provincie di Reggio Calabria, Catanzaro e Cosenza.

Commissione locale di Palermo:

Provincie di Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Caltanissetta, Girgenti e Trapani.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro dei lavori pubblici

SACCHI.

Ordine Generale N. 11 (Servizio I).

Nuovo ordinamento dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

(*R. D. 28 giugno 1912, N. 728*).

Servizio della Trazione e del Materiale.

Per la graduale attuazione del nuovo ordinamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, approvato col R. D. 28 giugno 1912 N. 728, e in relazione al R. Decreto 5 agosto 1912 N. 907 il Consiglio di amministrazione, nella sua adunanza del 15 agosto predetto ha, fra l'altro, stabilito che possano essere gradualmente soppresse con disposizioni della Direzione generale, le attuali sezioni di movimento e quelle di trazione.

In base a tale deliberazione, si dispongono frattanto le seguenti variazioni alla Divisione Trazione e materiale di Napoli, con decorrenza dal 10 settembre 1912.

1. La Sezione Trazione di Napoli viene soppressa ed incorporata nella Divisione che ne assume tutte le funzioni.

2. Il Deposito di Barletta, colle linee Barletta-Spinazzola, Foggia (e.)-Barletta, Cerignola-Cerignola città, Ofantino-Margherita di Savoia, passa alla dipendenza della Sezione Trazione di Bari.

3. Il Deposito di Campobasso, colle linee Termoli (e.)-Benevento (e.), Bivio Bosco Redole-Carpinone (e.), passa alla dipendenza della Divisione Trazione e Materiale di Napoli (Ufficio I).

4. La Sezione Trazione di Foggia conserva soltanto la dirigenza del *servizio locomotive* pel deposito di Foggia, colle linee Foggia-Benevento (e.), Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia, Cervaro-Potenza, Rocchetta-Spinazzola (e.).

5. La dirigenza e sorveglianza del servizio veicoli per tutte le località e linee di cui ai punti 2°, 3° e 4° viene assunta direttamente dalla Divisione Trazione e Materiale di Napoli (Ufficio II).

Ordine di Servizio N. 263. (Servizio VII).

Servizio di corrispondenza con le Tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina esercitate dalla Società Veneta.

A datare dal 1° settembre 1912 il servizio di corrispondenza attualmente esistente, a mezzo della stazione di Padova, con le Tramvie Padova-Conselve-Bagnoli e Padova-Piove della Società Veneta, viene esteso anche alla Tramvia Padova-Fusina della Società stessa.

Nel presente Ordine di Servizio vengono pertanto riassunte tutte le norme e disposizioni che dalla data suddetta saranno da osservarsi per l'esecuzione del servizio di corrispondenza con le Tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina.

Disposizioni generali.

1. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le Ferrovie dello Stato e le Tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina si effettua per mezzo della stazione di scambio di Padova e si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni delle Tramvie stesse, e comprende le merci a G. V., P. V. Accelerata e P. V. Ordinaria, nonchè i trasporti dei veicoli e bestiame.

Sulle Tramvie suddette esiste un solo modo di trasporto quindi per il loro percorso non havvi distinzione di velocità.

2. *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono escluse dal servizio di corrispondenza:

a) le merci pericolose e nocive ascritte alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'Allegato 9 alle tariffe delle Ferrovie dello Stato;

b) i colli indivisibili di peso superiore alle 5 tonnellate;

c) le merci di lunghezza oltre i 10 metri;

d) i feretri e le ceneri mortuarie;

e) il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi.

3. *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza. - Distanze e servizi cui sono abilitate le stazioni tramviarie.* — Le stazioni delle Ferrovie dello Stato, nonchè quelle delle altre Amministrazioni con le quali esiste il servizio cumulativo o di corrispondenza (*escluse le stazioni della ferrovia* PADOVA-PIAZZOLA) potranno effettuare i trasporti di cui al precedente punto 1 con tutte le stazioni delle Tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina in quanto le une e le altre siano abilitate ai trasporti stessi.

Le stazioni delle Tramvie suddette ammesse al servizio di corrispondenza con l'indicazione delle relative distanze dalla stazione di scambio di Padova e dei servizi ai quali sono abilitate, risultano dal prospetto « Allegato A ».

4. *Scambio del materiale rotabile.* — È ammesso il passaggio dei carri dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate dall'apposita Convenzione e sotto l'osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre ferrovie Italiane.

Avvertesi però che i carri delle Ferrovie dello Stato ed assimilati sono ammessi a circolare fino alla stazione di Padova S. Sofia della Società Concessionaria senza eccezione rispetto al peso ed alla distanza fra gli assi ed oltre Padova S. Sofia in quanto non siano a carrelli ed abbiano una distanza fra gli assi non superiore a m. 3,50 ed un peso massimo per ciascun asse non superiore a Tonn. 8.

I carri ammessi a passare da un'Amministrazione all'altra devono avere un carico corrispondente a non meno del 50 % della loro portata, oppure devono essere completi pel volume delle merci in essi caricate, o tassati a tariffa di carro completo.

Si fa eccezione per i carri carichi di collettame P. V. i quali sono ammessi a passare da una Amministrazione all'altra purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali se diretti alle linee tramviarie e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle F. S. se diretti alle linee di queste ultime.

I carri della Società Veneta assegnati alle Tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa non disti meno di Km. 150 da quella che li ricarica e si trovi sulla via che il carro deve percorrere per ritornare alla stazione di scambio di Padova.

I carri della Società Veneta assegnati alle Tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina portano la sigla « G C V » e l'indicazione del transito di Padova, ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di Padova per la quale avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare del Servizio VII, N. 9 del luglio 1907, circa gli avvisi Mod. G. 99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

5. *Trasbordo delle merci.* — I carri carichi diretti alle Tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina i quali non rispondano alle condizioni stabilite dal precedente punto 4, per poter essere inoltrati sulle linee tramviarie, saranno trasbordati a cura, rischio e spese delle Tramvie stesse nella loro stazione di Padova S. Sofia.

6. *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — I copertoni delle due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una

all'altra Amministrazione, passeranno assieme a questi alle condizioni stabilite dalla convenzione per il servizio di corrispondenza, dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

Norme e condizioni per l'eseguimento dei trasporti in servizio di corrispondenza.

7. *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza dovranno essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle Ferrovie dello Stato, ai quali dovranno pure attenersi le stazioni delle Tramvie.

8. *Assegni e spese anticipate.* — Le spedizioni tanto in partenza quanto in destinazione delle stazioni delle Tramvie Padova-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina potranno, in base alle norme vigenti al riguardo, essere caricate di spese anticipate ed assegni (da pagarsi questi ultimi dopo l'incasso dal destinatario) verso applicazione delle tasse e provvigioni prescritte e seguendo le norme in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

9. *Documenti di trasporto. - Tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione e contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni le stazioni dovranno attenersi alle disposizioni contenute nello Art. 30 (punti 1°, 2° e 3°) delle « Norme per il servizio contabile delle Gestioni merci (Edizione 1° luglio 1909) ».

10. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio dovrà essere applicato per intero, in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a Piccola Velocità Accelerata devono essere sempre gravati rispetto alla stazione di scambio, della tassa di transito di cui all'Art. 108 delle Tariffe vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a piccola velocità ordinaria nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo, per le altre stazioni originarie di partenza e di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico e scarico per le dette altre stazioni, il diritto fisso sarà ridotto, per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

11. *Tassa e sopratassa di bollo.* — La tassa e sopratassa di bollo è dovuta pei trasporti diretti alla Tramvia, mentre ne sono esenti quelli, tanto in porto assegnato che in porto franco, provenienti dalla Tramvia.

12. *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni di merci non a carro completo saranno dalla Tramvia consegnate e ritirate in via di fatto a sua cura e spese negli Uffici e Magazzini delle F. S. della stazione di Padova.

Le merci caricate in carri aperti senza copertone ed il bestiame s'intendono consegnati in via di fatto nella stazione ferroviaria di Padova.

Per le spedizioni invece a carro completo o da considerarsi come tali a norma delle disposizioni contenute nel precedente punto 4 la consegna avrà luogo fra le due Amministrazioni in modo simbolico, cioè mediante il riconoscimento in contradditorio della quantità e buona condizionatura dei piombi ferroviari o tramviari e della loro corrispondenza colle indicazioni portate dai documenti di trasporto, con riserva di riconoscerne il contenuto alla stazione che rimuove i piombi.

13. *Piombatura dei carri.* — I carri di merci, chiusi o aperti muniti di copertone, caricati nelle stazioni delle Tramvie dovranno essere consegnati alla stazione ferroviaria di Padova assicurati da piombi applicati dalle Tramvie stesse, uniformandosi tanto per il numero dei piombi che per il loro modo di applicazione, alle prescrizioni e modalità vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

In analoghe condizioni l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato consegnerà i carri completi destinati alle Tramvie.

14. *Mancanze, manomissioni, spandimenti ed avarie alle merci. Riserve.* — Col ricevimento incondizionato in via di fatto delle merci in piccole partite e di quelle caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato, cessa la responsabilità dell'Amministrazione che consegna e comincia quella della Amministrazione ricevente per ogni e qualsiasi avaria od ammanco, ecc., che in seguito venisse riscontrato.

Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili, riscontrate in contraddittorio nel riconoscimento delle merci alla stazione di Padova, si faranno constatare con annotazione sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'Agente dell'Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti sarà inoltre da redigersi, pure in contraddittorio apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno, e stabilire la responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali ed i bollettini di accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, dovranno scortare le spedizioni fino a destinazione.

Per le spedizioni in carro misto o completo, chiuso od aperto con copertone, ma piombato, transitante da un'Amministrazione all'altra in via simbolica, ogni differenza di peso, scambio di colli, mancanze, avarie, ecc., che si riscontrasse alle stazioni destinatarie, va a carico dell'Amministrazione da cui provengono le spedizioni.

Le riserve per qualsiasi anormalità riscontrata dalle stazioni delle F. S. o dalle Amministrazioni corrispondenti dovranno, nei termini e colle modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate alla stazione di Padova che le comunicherà alla Tramvia.

In senso inverso la predetta stazione dovrà notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per le anormalità in essa riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della Tramvia.

15. *Modificazioni al contratto di trasporto. Giacenze e rifiuti.* Per le modificazioni al contratto di trasporto e per i colli rifiutati

o per qualsiasi motivo giacenti, le stazioni mittenti o di arrivo dei trasporti corrisponderanno direttamente con quella di Padova e questa a sua volta con la Tramvia osservando le norme e disposizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

16. *Trasporti in servizio. - Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti, che gli Uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli Uffici e alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente colle medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

17. *Contabilità dei trasporti.* — Per la contabilità dei trasporti le stazioni si atterranno alle disposizioni contenute nell'articolo 30 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

La stazione di scambio di Padova si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto al presente Ordine di Servizio, alla Convenzione al riguardo stipulata con la Società Veneta nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

Colla pubblicazione del presente Ordine di Servizio restano abrogate tutte le disposizioni precedenti in merito al servizio di corrispondenza colle Tramvie Padova-Conselve-Bagnoli e Padova-Piove.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativo allegato dovranno apportarsi le opportune varianti nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Inoltre nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 66 la nota (**) in calce, riferentesi alla stazione di Padova, dovrà modificarsi come in appresso:

(**) Stazione di scambio con le Guidovie Venete Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina e di transito con la Ferrovia Padova-Piazzola.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 264 (SERVIZIO VIII).

Servizio diretto " franco-italo-austro-russo " ed " italo-austro-russo " via Pontebba per viaggiatori, bagagli e spedizioni di fiori freschi.

In relazione al provvedimento concernente la circolazione di vetture dirette fra Ventimiglia e Podwoloczyska e fra Roma e Varsavia, via Pontebba-Vienna, il servizio internazionale sopraindicato, che aveva luogo fin'ora soltanto durante la effettuazione del treno di lusso Cannes-Nizza-Vienna-Pietroburgo, viene esteso a nuove stazioni colla istituzione di biglietti diretti e della registrazione diretta dei bagagli anche coi treni ordnari.

Si provvede pertanto alla diramazione agli Uffici ed alle stazioni ed agenzie interessate di una nuova edizione della Tariffa del servizio di cui trattasi — 1 settembre 1912 — che sostituisce quella distribuita sotto la data 12 novembre 1911 coll'Ordine di Servizio N. 350-1911.

Per notizia generale si indicano nei prospetti allegati al presente le corrispondenze dirette quali rimarranno stabilite rispettivamente per il servizio:

a) del treno di lusso anzidetto;

b) del treno di lusso combinato con quello di treni ordinari coincidenti per percorrenze di diramazione;

c) dei treni ordinari per l'intera percorrenza franco-italo-austro-russa;

d) per il servizio di trasporto dei fiori freschi col treno di lusso.

Biglietti. — Sono di tre specie:

a) biglietti di 1ª classe valevoli per il treno di lusso, i quali portano, tanto sulla copertina quanto sui singoli tagliandi, l'intestazione: « *Expresszug-Treno di lusso — Train de luxe* »;

b) biglietti di 1ª classe per il servizio combinato del treno di lusso sul percorso fra Cannes e Vienna e dei treni ordinari per i percorsi al nord di Vienna; essi portano sulla copertina la indicazione « *Kombinierter Schnell-und Expresszugsverkehr* », (Servizio combinato per treni di lusso e diretti), mentre i singoli tagliandi portano la dicitura « *Train de luxe* » « *Treno di lusso* » « *Expresszug* », oppure quella di « *Für alle Züge-für E. Züge tarifm. Zuschlag* », a seconda dei percorsi per i quali essi tagliandi sono valevoli;

c) biglietti di 1ª e di 2ª classe valevoli per i treni ordinari sull'intera percorrenza fra stazioni italiane e francesi da una parte e stazioni russe dall'altra parte; tali biglietti portano l'indicazione « *Per tutti i treni - Pei treni di lusso* (L), *supplemento come da apposita tariffa* » - « *Für alle Füge-für E. Züge tarifmässiger Zuschlag* ».

Tutti i biglietti hanno sul frontispizio una striscia rossa in senso longitudinale, e portano, tanto sulla copertina quanto sui singoli tagliandi, la intestazione « *Servizio franco-italo-austro-russo* ».

La copertina è stampata nelle lingue dei paesi per i quali è valido il biglietto; i singoli tagliandi sono stampati solamente nella lingua del paese pel quale sono rispettivamente valevoli.

I biglietti, come pure i singoli tagliandi, per essere riconosciuti validi devono portare il timbro a secco dell'Amministrazione distributrice e quello a data appostovi dall'ufficio di distribuzione.

Treni. — I possessori di biglietti di 1ª classe valevoli per i treni ordinari del servizio franco-italo-austro-russo possono approfittare anche del treno di lusso, in quanto vi siano posti disponibili e dietro pagamento delle relative sopratasse.

Anche i portatori dei biglietti di 1ª classe per treni ordinari per e da Vienna del servizio franco-italo-austriaco, facoltativi per le tre vie: Pontebba, Cormons o Cervignano, possono valersi del treno di lusso, ma essi debbono pagare, oltre alle sovratasse riscosse dagli Agenti della Compagnia W. L., anche un supplemento ferroviario di fr. 4,80 ad integrazione del prezzo di viaggio per la via di Pontebba.

Classi. — I viaggiatori dall'Italia che intendono effettuare il percorso fino a Vienna in 1ª classe e quello oltre Vienna in 2ª classe, possono acquistare già in Italia anche il relativo biglietto di 2ª classe presso le Agenzie della Compagnia delle vetture a letti.

Validità. — La validità dei biglietti diretti del servizio franco-italo-austro-russo è di 30 giorni; essa decorre dal giorno indicato dal timbro a data dell'ufficio di distribuzione (per i biglietti emessi dalle Ferrovie P. L. M. vale la data del timbro della stazione di partenza), compreso detto giorno, e scade alla mezzanotte del 30° giorno.

L'indicazione della data di emissione ha luogo nelle stazioni russe secondo il calendario giuliano (vecchio stile), il quale ritarda di 13 giorni sul nostro (nuovo stile).

Non è ammessa la proroga della validità dei biglietti.

Fermate intermedie. — Il viaggio può essere interrotto senza formalità: *in Italia,* nella stessa misura ammessa per i biglietti interni di corrispondente percorrenza a tariffa differenziale A; *sulle linee austriache* nelle stazioni estreme del percorso dei relativi tagliandi; *sulle linee russe* nelle stazioni di transito da una ad altra ferrovia.

Sulle linee francesi, austriache e russe il viaggio può inoltre essere interrotto in tutte le altre stazioni servite dai treni, purchè il viaggiatore abbia cura di far praticare, all'arrivo nella stazione di fermata, apposito visto sul biglietto.

Ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai treni anni sono trasportati gratuitamente purchè non occupino un posto di viaggiatore e siano accompagnati da persona adulta; quelli di età superiore non fruiscono di ribasso se muniti di biglietto diretto.

Per quanto riguarda la sopratassa spettante alla Compagnia delle vetture a letti nei viaggi col treno di lusso, vale quanto è detto, a proposito dei ragazzi, nel punto VIII delle *Istruzioni per il servizio dei treni di lusso* (Ordine di Servizio N. 12-1908).

Bagagli. — Sono ammessi alla registrazione diretta i soli bagagli propriamente detti e per le sole relazioni per le quali si distribuiscono anche i biglietti diretti.

Le stazioni possono registrare direttamente i bagagli per le stazioni ammesse oltre Vienna anche se il viaggiatore presenta un biglietto di prima classe del servizio diretto per il percorso fino a Vienna ed un biglietto di seconda classe per il percorso oltre Vienna.

È accordata una franchigia di bagaglio solamente sulle ferrovie francesi (Kg. 30) e sulle ferrovie russe (Kg. 20) per ogni biglietto presentato all'atto della registrazione.

Per le spedizioni dirette a Vienna, Granica e Woloczyska (ed anche per Czernowitz e Lemberg quando si attivasse pure dall'Italia la corrispondenza per queste ultime stazioni) vale il foglio di via in uso per i servizi internazionali.

Per le spedizioni invece per e dalle stazioni russe viene usato un modulo speciale redatto nelle diverse lingue dei paesi attraversati ed esclusivo per ciascuna corrispondenza, cioè coll'indicazione stampata del nome della stazione di partenza, dell'itinerario e della destinazione. Delle tre sezioni di cui si compone, la prima (*matrice*) viene trattenuta dalla stazione di partenza, la seconda (*scontrino*) viene rilasciata al viaggiatore e la terza (*foglio di via*) accompagna la spedizione ed è perciò da consegnarsi al conduttore del treno.

Per il servizio colla Russia sono speciali anche le etichette da applicare sui colli di bagaglio; esse portano stampate nelle diverse lingue le indicazioni della stazione di partenza, dell'itinerario e della destinazione, corrispondenti a quelle del foglio di via.

L'itinerario indicato per la percorrenza italiana sugli stampati di cui trattasi — foglio di via ed etichette — è quello relativo alla via più frequentata fra la stazione di partenza ed il transito di Pontebba. Qualora, per desiderio espresso dal viaggiatore, la registrazione dovesse effettuarsi per un altro degli itinerari facoltativi ammessi, detti stampati saranno da rettificare opportunamente a mano.

Notasi che i documenti che scortano le spedizioni di bagaglio

provenienti dalla Russia sono datati secondo il calendario Giuliano che è in arretrato, come si è detto per i biglietti, di 13 giorni sul nostro.

Per quanto riguarda le spedizioni effettuate col treno di lusso è da aver presente che, oltre alla tassa di trasporto, devesi riscuotere la sovratassa speciale per la manipolazione dei bagagli da parte del personale della Compagnia delle vetture a letti durante le visite doganali, così com'è prescritto dalle precitate *Istruzioni per il servizio dei treni di lusso.*

Fiori freschi. — Si riportano qui, per norma, le disposizioni contenute, a proposito del trasporto dei fiori freschi col treno di lusso N. V., nella parte XI delle ridette *Istruzioni per il servizio dei treni di lusso.*

Le spedizioni sono da carteggiarsi coi documenti stabiliti per la registrazione dei bagagli rispettivamente per l'Austria e per la Russia, secondo che siano destinati all'uno od all'altro paese.

I trasporti vengono consegnati alla stazione di partenza da un apposito agente della Compagnia delle vetture a letti, il quale, oltre a ritirare dalla stazione stessa gli scontrini, contro pagamento delle relative tasse, presenta già compilato un elenco di consegna che deve essergli restituito firmato o completato coll'indicazione degli importi pagati.

I colli vengono poi dagli Agenti della stazione consegnati al conduttore della Compagnia delle vetture a letti, il quale rilascia ricevuta, come praticasi pei bagagli dai conduttori ferroviari.

Le stazioni italiane ammesse al detto servizio, uniformandosi alle Norme contabili, devono eseguire le scritturazioni sopra apposito bollettario apponendo, tanto sulla matrice quanto sulle sezioni, la indicazione « Fiori freschi ».

Le spedizioni debbono essere inscritte separatamente sul resoconto dopo quelle dei bagagli, sotto una rubrica da intitolarsi « Fiori freschi spediti col treno N. V. ».

L'addebitamento del montare complessivo delle tasse deve aver luogo mediante scritturazione nel quadro esterno del resoconto sopra una riga in bianco colla suaccennata indicazione.

Resta inteso che, a norma dell'art. 10 delle vigenti tariffe, non

sono ammesse spedizioni composte di colli appartenenti a diversi mittenti, oppure dirette a diversi destinatari.

Gli Ordini di Servizio N. 92-1909, N. 288-1910 e 350-1911 si intendono abrogati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 265 (Servizio VIII).

Servizio cumulativo italo-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 203-1912).

Con validità dal 1° settembre 1912, il testo della posizione N. 188-173 della Nomenclatura e classificazione delle merci, pag. 33 delle Tariffe per il trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia ed i Paesi Bassi (via Gottardo Basilea) 1° gennaio 1912, è da modificarsi come segue, mantenendo invariata l'attuale classificazione:

178	173	Oggetti d'arte non nominati - *vedi* Disp. reg. art. 3 . . . . . .

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 266. (Servizio VIII).

Servizi internazionali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 251-1912).

Nelle tariffe dirette internazionali si devono introdurre, con validità dal 1° ottobre 1912, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

SERVIZIO MERCI ITALO-AUSTRO-UNGARICO

Parte I-C della tariffa diretta (edizione 1° gennaio 1912). Pagina 25. Inserire nell'Elenco delle stazioni ammesse al trasporto

dei liquidi infiammabili in vagoni serbatoi (Avvertenza 7 b), i nomi delle stazioni di « Milano Porta Garibaldi (9) », « Roma S. Lorenzo » e « Vicenza (10) » ed aggiungere, a piè di pagina, le seguenti note:

« (9) Limitatamente ai trasporti vincolati a dogana ».
« (10) Limitatamente ai trasporti da o per la Ditta Achille Valeri ».
Nella nota (7) leggasi « Prevost-Bocciarelli » anzichè Prevost-Baciarelli ».

SERVIZIO MERCI ITALO-BELGA ED ITALO-GERMANICO

Alla pagina 65 — ristampata col 6° supplemento — della tariffa diretta italo-belga (edizione 1° settembre 1900) ed alla pagina 173 — ristampata col 26° supplemento — della tariffa diretta italo-germanica (edizione 1° febbraio 1898) si devono introdurre nell'avvertenza 5-b, le identiche modificazioni ed aggiunte sopra indicate per il servizio merci italo-autro-ungarico.

SERVIZIO MERCI ITALO-NEERLANDESE

Pag. 47 della tariffa diretta (edizione 1° gennaio 1912). Inserire, nell'Elenco delle stazioni ammesse al trasporto dei liquidi infiammabili in vagoni serbatoi (Avvertenza 5 b), i nomi delle stazioni di « Milano Porta Garibaldi (7) », « Roma S. Lorenzo » e « Vicenza (8) » ed aggiungere, a piè di pagina, le seguenti note:

« (7) Limitatamente ai trasporti vincolati a dogana ».
« (8) Limitatamente ai trasporti da o per la ditta Achille Valeri ».
Nella nota (4) leggesi «Prevost-Bocciarelli » anzichè « Prevost-Baciarelli ».

SERVIZIO MERCI ITALO-SVIZZERO

Pag. 179 — ristampata col 23° supplemento — (edizione 1° maggio 1899). Inserire, nell'Elenco delle stazioni ammesse al trasporto dei liquidi infiammabili in vagoni serbatoi (Avvertenza 6 b),

i nomi delle stazioni di « Roma S. Lorenzo » e « Vicenza (10) » ed aggiungere, a piè di pagina, la seguente nota:

« (10) Limitatamente ai trasporti da o per la Ditta Achille Valeri ».

Nella nota (7) leggasi « Prevost-Bocciarelli » anzichè « Prevost-Bacciarelli ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 267. (Servizio VIII).

Distribuzione di biglietti che dànno diritto a fermate intermedie, per stazioni nelle quali i treni non fanno servizio.

A chiarimento del primo comma dell'art. 12 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni Viaggiatori, Bagagli e Cani e Telegrafi, si avverte che il divieto di rilasciare biglietti per stazioni nelle quali il treno non fa servizio, deve intendersi limitato soltanto ai recapiti che non danno diritto a fermate intermedie.

Pei biglietti invece che in base ad alcune Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, danno diritto a fermate intermedie, è ammesso di derogare alla disposizione di cui sopra e potranno quindi essere rilasciati i recapiti per una destinazione dove il treno non fermi, o, fermando, non faccia servizio viaggiatori, sempre quando però il viaggiatore dichiari dove intende fermarsi, per modo che il bigliettario a' sensi dell'art. 17 delle suddette Norme possa vidimare per la stazione di fermata il recapito che rilascia.

La deroga medesima si estende pure ai biglietti a tariffa differenziale A, sì a cartoncino che a foglietto, pei quali l'uso delle fermate non è subordinato ad alcuna speciale formalità da parte dei viaggiatori. Essi però, nel caso di cui trattasi, dovranno dichiarare ugualmente dove intendono fermarsi e ciò perchè il bigliettario possa indicare sul biglietto, nel primo dei piccoli spazi riservati

alle forature delle fermate, in carattere minuto ma chiaro, il nome della stazione di fermata anche abbreviandolo quando occorra.

Distribuito agli Agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 268. (Servizio VII).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra il continente e le isole d'Elba, Capraia e Pianosa.

(V. Ord. di Serv. N. 35-1904 ex R. A. e Istruz. 17-1904 ex R. M.; Ord. di Serv. 167 e 276-1910 F. Stato)

Dal giorno 5 settembre 1912 il servizio cumulativo ferroviario-marittimo esistente, a mezzo dei transiti di LIVORNO e PIOMBINO con gli scali di CAMPI (MARINA DI), MARCIANA-MARINA, PORTOFERRAIO, PORTOLONGONE e RIO MARINA dell'Isola d'Elba e quelli di CAPRAIA e PIANOSA, potrà aver luogo, per tutti indistintamente i trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O., soltanto all'assoluta condizione che i trasporti stessi siano effettuati sempre, senza eccezione alcuna, in porto *assegnato* se in partenza dagli scali predetti ed in porto *affrancato* se destinati ai medesimi.

I trasporti in destinazione degli scali in parola non potranno inoltre essere gravati nè di assegni nè di spese anticipate, anche se rappresentanti porti anteriori.

I transiti di Livorno e di Piombino dovranno rifiutare pertanto il proseguimento delle spedizioni in provenienza dai ripetuti scali che fossero state carteggiate in porto affrancato e non daranno corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione degli scali stessi che fossero state accettate in porto assegnato ovvero gravate di assegno o di spese anticipate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed a quelli delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 269. (Servizi VII e X).

Norme per il servizio dei bagagliai DWIz con gabinetti di toilette e ritirate a pagamento.

In alcuni treni che nell'Orario Ufficiale delle Strade Ferrate sono controdistinti con apposita indicazione, fanno servizio dei bagagliai di tipo speciale, aventi la serie DWIz ed i numeri compresi dall'89000 all'89019, nei quali, oltre agli ambienti comuni destinati ai bagagliai ed al personale di scorta, vi sono dei gabinetti di *toilette* e delle ritirate per uso dei viaggiatori.

Per il servizio dei suddetti bagagliai valgono le seguenti norme:

I. *Treni con bagagliai DWIz e ubicazione di questi nei treni stessi.* — I treni nei quali devono fare servizio i bagagliai con gabinetti di *toilette* e ritirate vengono stabiliti di comune accordo tra il Servizio Centrale VII e il Servizio Centrale X, in relazione alle varie esigenze dell'esercizio.

I detti bagagliai devono essere ubicati nel treno, in modo che i gabinetti siano sempre rivolti dalla parte delle carrozze affinchè i viaggiatori vi possano accedere liberamente a mezzo dei passaggi d'intercomunicazione.

II. *Custodia dei gabinetti di* toilette *e delle ritirate.* — I gabinetti di *toilette* e le ritirate esistenti nei bagagliai DWIz sono, durante il viaggio, affidate alla custodia di una donna la quale ha l'obbligo di tenerli in buon ordine di arredamento e di pulizia, e di riscuotere la tassa stabilita per l'uso dei medesimi.

La custode dovrà presentarsi in servizio almeno 40 minuti prima della partenza del treno onde provvedere in tempo utile alla preparazione dei gabinetti ed al completamento della loro pulizia.

Le custodi indosseranno durante il viaggio un vestito grigio scuro senza guarnizioni, un grembiale bianco con pettina ed una

cuffietta bianca. Sulla punta destra della pettina dovrà essere praticata apposita asola per applicarvi il monogramma (*).

I monogrammi saranno forniti dall'Amministrazione. Per i capi di vestiario provvederanno le donne a proprie spese, ricevendo esse un compenso a titolo d'indennizzo per consumo abiti.

Le custodi hanno pure l'obbligo di tenere il proprio vestito con proprietà e pulizia.

Durante il viaggio esse sono disciplinarmente alla dipendenza del Capo Conduttore, il quale ne segnerà il nome sul foglio di corsa insieme a quello dell'altro personale di scorta al treno.

III. *Uso dei gabinetti di* toilette *e delle ritirate a pagamento.* — Tutti i viaggiatori possono servirsi dei gabinetti di *toilette* e delle ritirate esistenti nel bagagliaio, dietro pagamento di una tassa di L. 0,20 per persona per l'uso dei gabinetti di *toilette* e delle ritirate insieme, e di L. 0,10 per persona, per l'uso delle sole ritirate.

Per poter accedere nei gabinetti i viaggiatori dovranno rivolgersi alla custode, la quale rilascerà uno scontrino (di color rosa per i gabinetti di *toilette* e di color giallo per le ritirate), da staccarsi dall'apposito fascicolo alla presenza del richiedente.

Ogni scontrino per *toilette* dà diritto ad una saponetta nuova, ad un foglio di carta per sopraffodera del cantero ed all'uso di un asciugamano di bucato; ogni scontrino per ritirata dà diritto soltanto ad un foglio di carta per sopraffodera del cantero.

Ad ogni viaggiatore che accompagni un bambino di età non superiore ai 7 anni si rilascerà un solo scontrino, sempre quando non domandi più di un asciugamano o più di una saponetta.

In generale però per ogni due bambini si dovrà staccare un altro scontrino.

IV. *Rilascio e contabilizzazione degli scontrini per l'uso dei gabinetti di* toilette *e delle ritirate.* — Gli scontrini che le custodi rilasciano ai viaggiatori sono contenuti in fascicoli, (Mod. L-100*a* per i gabinetti di *toilette* e Mod. L-100 *b* per le ritirate) ciascuno

---

(*) Categ. 125 della tabella *C* allegata al Regolamento per il vestiario uniforme.

dei quali è distinto da un numero progressivo di serie e comprende 100 scontrini numerati dall'1 al 100.

La fornitura dei fascicoli alle Stazioni dalle quali muovono i treni con bagagliai DWIz a quelle intermedie determinate, ha luogo per cura del Servizio Centrale X.

Detti fascicoli devono essere di volta in volta consegnati alla custode di turno la quale, prima di prendere servizio, si presenterà all'Ufficio biglietti della Stazione per ritirarli.

Contemporaneamente essa esibirà una distinta Mod. L-100, istituita appositamente per la contabilizzazione degli scontrini emessi, sulla quale l'Ufficio suddetto segnerà il numero di serie dei fascicoli ad essa consegnati ed il primo numero a vendere degli scontrini. Al termine del viaggio essa presenterà il fascicolo degli scontrini in corso d'uso all'Ufficio biglietti della Stazione di arrivo, versando contemporaneamente l'importo di quelli venduti. All'uopo l'Ufficio stesso dovrà indicare sulla distinta Mod. L-100 il numero del primo scontrino a distribuirsi, per stabilire così la quantità di quelli venduti e rilascerà, sulla matrice della distinta, ricevuta della somma incassata dopo di essersi assicurato che tale somma è quella effettivamente dovuta.

La stazione che ha ricevuto il versamento, in base alla distinta ritirata ed a termini dell'art. 53 (6° alinea) dell'Istruzione 2-1906 del Servizio II, provvederà all'emissione dell'avviso d'introito Mod. B-110 e verserà alla Cassa la somma riscossa, comprendendola fra gl'introiti fuori traffico.

Le stazioni interessate dovranno poi curare il ritiro delle matrici dei fascicoli esauriti Mod. L-100 *a* ed L-100 *b* che trasmetteranno alla propria Divisione Compartimentale.

Le Divisioni della Trazione e del Materiale interessate disporranno perchè siano comunicati al Servizio Centrale X (Ramo Materiale) periodicamente ed in conformità alle istruzioni che saranno impartite, i dati relativi ai versamenti fatti, colla indicazione dei treni cui si riferiscono, desumendoli dalle matrici delle distinte Mod. L-100.

V. *Targhette indicanti l'esistenza nel treno dei gabinetti di* toilette *e delle ritirate a pagamento.* — Per render nota ai viaggiatori l'esistenza dei gabinetti di *toilette* e delle ritirate a pagamento nel bagagliaio del treno, saranno appese a speciali gancetti esistenti

superiormente alle porte delle ritirate di ciascuna carrozza, delle targhette di ferro smaltato con apposita indicazione.

Tali targhette devono essere messe a posto nelle stazioni ove ha origine il servizio dei bagagliai DWIz, per cura del manovale pulitore che scorta il treno, e se tale scorta non è prevista per il treno stesso, da altro agente appositamente incaricato.

Giunto il treno alla fine della sua corsa, le targhette devono essere tolte dal pulitore di scorta o in mancanza di esso da altro incaricato della Trazione e consegnate alla custode dei gabinetti.

Le targhette dovranno pure essere tolte da quelle carrozze che lungo il percorso dovessero essere staccate dal treno per altra destinazione, mentre dovranno essere messe a posto in quelle carrozze che venissero aggiunte al treno stesso.

Resta inteso che le targhette in parola devono applicarsi soltanto nelle carrozze che sono in comunicazione tra loro e coi gabinetti di *toilette* e ritirate del bagagliaio a mezzo dei passaggi d'intercomunicazione.

VI. *Oggetti di corredo e di scorta nei gabinetti di* toilette *e nelle ritirate.* — Gli oggetti di corredo e di scorta nei bagagliai con *toilettes* e ritirate sono distinti in due gruppi:

1°) quelli che devono rimanere costantemente nell'interno dei bagagliai anche quando non fanno servizio;

2ª) quelli che devono trovarsi nell'interno dei bagagliai stessi soltanto quando questi sono in assetto di servizio.

Con tale distinzione gli oggetti sono elencati in apposita tabella situata nell'interno di ciascun bagagliaio.

Appartengono al primo gruppo i seguenti oggetti (1):

(*) N. 4 sgabelli.
» 4 bottiglie per acqua.
» 4 bicchieri.
(*) » 4 vasi da notte di metallo smaltato.
(*) » 4 ozonatori.
» 4 portacarte.

(1) Gli oggetti segnati con (*) sono di inventario, gli altri sono oggetti di consumo.

(*) » 1 piumino da spolverare.
(*) » 1 pattumiera di metallo piccola per l'immondizia.
» 2 scope di saggina.
» 1 scopetta di saggina.
» 2 scopetti rotondi di radica a manico lungo.
(*) » 1 recipiente per detti scopetti.
(*) » 1 bidone di metallo di 10 Kg. per la microbina.
(*) » 1 inaffiatore.
(*) » 1 secchietto.
(*) » 20 targhette indicatorie di ferro smaltato.

Appartengono al secondo gruppo i seguenti altri:

(*) N. 48 asciugamani.
(*) » 2 sacchetti per la biancheria.
(*) » 1 grembiale di tela bleu per le custodi.
» 8 rotoli di carta per ritirate.
» 100 fogli di carta per soprafffodera al piano del cantero.
» 50 saponette odorose.
» 4 spugne ordinarie.
» 4 spazzole per abiti.
» 4 spazzole per capelli.
» 4 spazzolini per le unghie.
» 4 pettini lunghi.
» 2 spazzole da scarpe.

Detti oggetti, quando il bagagliaio è in servizio, sono in consegna alla donna custode la quale è direttamente responsabile degli ammanchi che si verificassero durante il percorso da lei scortato.

VII. *Custodia degli oggetti di scorta quando i bagagliai non fanno servizio.* — Tutte le volte che un bagagliaio DWIz ha compiuto il suo viaggio, oppure debba essere inviato in riparazione, o debba viaggiare a vuoto, cioè fuori servizio per dislocamento od altro motivo, e salvo casi speciali pei quali saranno date di volta in volta particolari istruzioni, le donne custodi dovranno ritirare dal veicolo tutti gli oggetti di corredo compresi nel secondo gruppo e consegnarli all'Ufficio del Capo Tecnico o Capo Verificatore.

Si potrà fare eccezione per quei bagagliai che devono fare sui binari di deposito una sosta relativamente breve per poi riprendere all'indomani il loro turno di servizio, semprechè si abbia sicura garanzia che gli oggetti stessi non possano nel frattempo venir trafugati.

Se qualcuno dei suddetti bagagliai dovesse interrompere il viaggio ed esser tolto dalla circolazione per avarie od altri incidenti di servizio, la donna custode che lo scortava dovrà ritirare tutti gli oggetti del secondo gruppo in esso contenuti e dopo averli convenientemente impaccati, col concorso degli Agenti di Stazione, dovrà farli spedire o, se è possibile, portarli seco, nella località di sua residenza salvo che il bagagliaio venisse subito sostituito con un altro, nel qual caso gli oggetti del secondo gruppo dovranno essere messi in quest'ultimo.

VIII. *Oggetti riscontrati mancanti.* — Le Officine e le Squadre di Rialzo che ricevessero in riparazione qualche bagagliaio DWIz mancante di oggetti d'*inventario* (esclusi quindi quelli di consumo) compresi nel primo gruppo, ne dovranno informare il Servizio Centrale X (Ramo Materiale), per le ricerche del caso, indicandogli sempre la provenienza del veicolo. Analoga comunicazione dovranno fare qualora riscontrassero che non siano stati ritirati gli oggetti del 2° gruppo.

Resta ad ogni modo inteso che gli oggetti del 1° gruppo, sia d'inventario che di consumo, riscontrati mancanti o inservibili, dovranno essere sostituiti prima di riconsegnare i bagagliai al servizio, in modo che il loro corredo sia al completo.

IX. *Transito del personale di scorta al treno nei bagagliai DWIz.* — Durante il viaggio in servizio dei bagagliai DWIz, la porta di comunicazione tra il corridoio dei gabinetti ed il compartimento adibito ai bagagliai ed al personale di scorta dovrà rimanere chiusa colla sola maniglia e non colla chiave quadra di servizio, nè con quella della serratura speciale, affinchè il personale di scorta possa aprirla liberamente ogni volta che ha necessità di passare nel treno per ragioni di servizio.

È però fatto assoluto divieto di soffermarsi senza plausibile motivo nei corridoi dei gabinetti o nel vestibolo ove trovasi la cu-

stode e di transitarvi nel momento in cui vi si trovano viaggiatori. Il Capo Conduttore dovrà vigilare perchè ciò non avvenga.

Verificandosi delle infrazioni a tale disposizione la custode oltre che informarne il Capo Conduttore dovrà pure riferire al proprio superiore immediato (Capo Tecnico o Capo Verificatore) per gli ulteriori provvedimenti del caso.

X. *Dislocamento dei bagagliai DWIz.* — Il dislocamento dei bagagliai DWIz per essere inviati in riparazione o in altre località avviene dietro disposizioni del Servizio Movimento e Traffico. Gli agenti del Movimento hanno però l'obbligo di prevenire in tempo utile il Capo Tecnico o il Capo Verificatore locale, sia perchè questi possa eventualmente provvedere per il ritiro degli oggetti di scorta appartenenti al 2° gruppo, sia perchè possa consegnare a chi di ragione le chiavi delle serrature speciali di cui è munito il bagagliaio.

Gli agenti del Movimento prima di dislocare uno di tali bagagliai, dovranno inoltre procedere ad una verifica in contraddittorio cogli agenti del Servizio X, per constatare se gli oggetti di corredo del 1° gruppo esistenti nel bagagliaio corrispondono alle indicazioni della tabella. Le eventuali mancanze dovranno risultare per iscritto ed all'uopo si potrà far uso dei libretti Mod. G. 40.

XI. *Riconsegna dei bagagliai da parte delle Officine.* — Le Officine e le squadre di Rialzo prima di rimettere in servizio un bagagliaio-toilette ultimato di riparazione dovranno informarne in tempo debito il Capo Stazione locale affinchè possa provocare ordini dall'Ufficio di ripartizione e provvedere — se del caso — per l'invio del veicolo alla località che gli sarà stata indicata.

Anche le Officine prima di consegnare il bagagliaio agli agenti del Movimento dovranno procedere alla constatazione in contraddittorio degli oggetti di corredo, nel modo accennato nel punto precedente.

XII. *Viaggi fuori servizio dei bagagliai DWIz.* — Quando i bagagliai DWIz viaggiano fuori servizio il compartimento destinato ai gabinetti di toilettes ed alle ritirate dovrà essere chiuso

tanto colla chiave quadra di servizio, quanto con quella della serratura speciale e regolarmente piombato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 8, 9, 26 *(soli capi Tecnici dei Verificatori)*, 29 *e* 34.

Ordine di Servizio N. 270. (Servizio VII).

Servizio cumulativo con le funivie Savona-S. Giuseppe.

(Vedi Ordine di Servizio N. 218-1912)

Con riferimento al punto 2 dell'Ordine di Servizio N. 218-1912 avvertesi che sono ammesse al servizio cumulativo con le Funivie Savona-S. Giuseppe anche le Ferrovie Nord Milano e la Ferrovia Monza-Molteno.

Opportuna aggiunta deve quindi essere inserita nel suaccennato punto 2 e nell'allegato A all'Ordine di Servizio suddetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al pernale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 271. (Servizi VII e XI).

Attivazione del doppio binario nel tratto Pianzano-Bivio Cervada.

Dalle ore 12 del 1° settembre 1912 è stato attivato il doppio binario sul tratto di Pianzano al Bivio « Cervada » istituito, in via provvisoria, al Km. 50 + 601,50 della linea Mestre-Udine, la quale, per il tratto Mestre-Casarsa, viene così ad essere tutta a doppio binario, eccetto che per il breve percorso di metri 2740 dalla stazione di Conegliano al Bivio suddetto, sul quale rimane a semplice binario.

Il Bivio Cervada è protetto:

verso Conegliano, da un semaforo di partenza collocato a sinistra dei treni ai quali comanda ed a m. 244 dall'asse del F. V.; il detto semaforo non ha alcun significato pei treni della Società Veneta in partenza da Conegliano per Vittorio;

verso Pianzano, da un semaforo di 1ª categoria, preceduto a m. 800 da uno di 3ª categoria, posto a m. 200 dalla punta del deviatoio, e come il corrispondente di 3ª a sinistra dei treni cui comanda.

Il deviatoio del bivio è assicurato con fermascambio e la sua manovra è vincolata a quella del semaforo di I categoria ed al consenso della stazione sullo stesso semaforo

La stazione di Pianzano è protetta verso Conegliano da un segnale a disco di seconda categoria situato al Km. 54-298,19 della linea Mestre-Udine, e cioè alla distanza di m. 1143 dell'asse del F. V. e di m. 773 dalla traversa limite di stazionamento del primo deviatoi che viene incontrato di calcio. - Detto segnale trovasi alla sinistra dei treni cui comanda.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 e 46 *della Direzione Compartimentale di Venezia.*

Ordine di Servizio N. 272. (Servizio VII).

Estensione del servizio merci a S. Ilario del Jonio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 335-1908).

Dal giorno 9 settembre 1912 i limiti massimi di peso per i trasporti di merci tanto a grande che a piccola velocità ordinaria in spedizione al dettaglio nella fermata di S. Ilario del Jonio della linea Taranto-Reggio di Calabria, ora di Kg. 200 per spedizione e di Kg. 50 per collo, vengono elevati a Kg. 1000 per spedizione ed a Kg. 80 per collo.

In conseguenza di quanto sopra a pag. 85 del volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della

Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » di fronte al nome della fermata di S. Ilario del Jonio, nelle finche 8 e 10, si dovrà sostituire il richiamo (7) col richiamo (11) riportando in calce la seguente annotazione:

« (11) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 1000 ciascuno e composti di colli di peso non superiore ai Kg. 80 cadauno ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 75. (Servizio VIII).

Istradamento dei trasporti bagagli.

Risulta che talune stazioni dimenticando, o male interpretando, le disposizioni vigenti si rifiutano di eseguire le spedizioni dei bagagli per la via chiesta dal viaggiatore pretendendo di istradarli sempre per la via più breve, mentre è regola fondamentale (articolo 47, terzo alinea delle tariffe e condizioni dei trasporti) che i bagagli presentati in tempo utile devono essere spediti « collo stesso convoglio che trasporta il viaggiatore » ed è stabilito dalle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi (art. 28, punto 3°, primo capoverso) che devesi chiedere al viaggiatore la via che percorre per istradare per la stessa via la spedizione del bagaglio anche se il viaggiatore segue una delle vie facoltative e delle deviazioni ammesse.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 76. (Servizio VIII).

Tariffa speciale N. 1 G. V.

(Vedi Ordine di servizio N. 14-1903 della ex R. A.; Istruzione N. 4-1903 della ex R. M. e Circolare N. 12-1903 della ex R. S.

Ad evitare erroneo tassazioni dei trasporti a grande velocità di peso fino a 20 kg., che si trovano nelle condizioni volute per fruire della tariffa speciale N. 1 G. V., effettuati in servizio cumulativo con le Ferrovie secondarie, si avverte che la prova per la ricerca della tariffa (speciale o generale) più vantaggiosa allo speditore deve essere fatta applicando i prezzi di una medesima tariffa tanto per il percorso delle Ferrovie dello Stato, quanto per quello delle Ferrovie Secondarie, e non conteggiando i prezzi dell'una o dell'altra tariffa, che riesca più conveniente per ogni singolo percorso.

Valgano, in proposito, i seguenti esempi di tassazione:

ESEMPIO 1°.

Spedizione di un collo tessuti di lana del peso di Kg. 17 da Treviglio a S. Giovanni Bianco (Ferrovia Elettrica di Valle Brembana).

Tasse a tariffa speciale N. 1 per ambedue i percorsi.

Ferrovia Valle Brembana	L. 0,50
Ferrovie dello Stato (km. 22)	» 1,25
Tassa e sopratassa di bollo	» 0,10
Totale . .	L. 1,85

Tasse a tariffa speciale per il percorso della Valle Brembana ed a tariffa generale per il percorso delle Ferrovie dello Stato.

Ferrovia Valle Brembana	L. 0,50
Ferrovie dello Stato (Km. 22)	» 0,70
Tassa e sopratassa di bollo	» 0,10
Totale . .	L. 1,30

Tasse a tariffa generale per ambedue i percorsi.

Ferrovia Valle Brembana (Km. 31) . . .	L. 0,70
Ferrovie dello Stato (Km. 22)	» 0,70
Sopratassa di transito	» 0,10
Tassa e sopratassa di bollo	» 0,10
Totale . .	L. 1,60

Si deve riscuotere il prezzo di L. 1,60, che si ottiene applicando la tariffa generale per ambedue i percorsi e che riesce più favorevole allo speditore di quello in base alla tariffa speciale N. 1, pure applicato per l'intero percorso del trasporto.

ESEMPIO 2°.

SPEDIZIONE DI UN COLLO ACQUAVITE DEL PESO DI KG. 5 DA BOLOGNA A SCANDIANO (FERROVIE DI REGGIO EMILIA).

Tasse a tariffa speciale N. 1 per ambedue i percorsi.

Ferrovie di Reggio Emilia	L. 0,30
Ferrovie dello Stato (Km. 62)	» 0,50
Tassa e sopratassa di bollo	» 0,10
Totale . .	L. 0,90

Tasse a tariffa speciale per il percorso delle Ferrovie dello Stato ed a tariffa genrale per il percorso delle Ferrovie di Reggio Emilia.

Ferrovie di Reggio Emilia (Km. 13) . . .	L.	0,35
Ferrovie dello Stato (Km. 62)	»	0,50
Sopratassa di transito	»	0,10
Tassa e sopratassa di bollo	»	0,10
Totale . .	L.	1,05

Tasse a tariffa generale per ambedue i percorsi.

Ferrovie di Reggio Emilia (Km. 13) . .	L.	0,35
Ferrovie dello Stato (Km. 62)	»	0,70
Sopratassa di transito	»	0,10
Tassa e sopratassa di bollo	»	0,10
Totale . .	L.	1,25

Si deve riscuotere il prezzo di L. 0,90, che si ottiene applicando la tariffa speciale N. 1 per ambedue i percorsi e che riesce più vantaggioso allo speditore di quello in base alla tariffa generale, pure calcolato per ambedue i percorsi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

p. il Direttore generale
RINALDI.

Per l'inoltro di tali carri, le stazioni da Milano a Modena dovranno valersi dei treni 6011, 6015 e 6023. Quelli che eccedono la portata delle locomotive assegnate ai precitati treni, dovranno giungere a Modena riuniti in un sol gruppo con uno degli altri treni merci ordinari che percorrono la linea Milano-Bologna e da determinarsi previ accordi fra le Divisioni di Movimento di Milano e di Firenze.

A cominciare dal 5 settembre e fino al 31 ottobre, i carri provenienti da stazioni della linea Milano-Bologna diretti a Firenze ed oltre, i quali attualmente sono instradati sulla linea Faenza-Firenze, riprenderanno la via normale di Bologna-Porretta-Pistoia.

Disposizioni speciali riguardanti la vendemmia del Piemonte.

Per regolare l'andamento dei trasporti eccezionali della vendemmia sulle linee:

Alessandria-Bra.
Alessandria-Acqui.
Alessandria-Casale.
Ovada-Acqui-Asti.
Castagnole-Asti-Casale.
Novi-Tortona-Castel S. Giovanni.

le Divisioni di Movimento interessate, presi accordi fra di loro e colle Divisioni di Trazione, dirameranno alle dipendenti stazioni le necessarie istruzioni di dettaglio, attenendosi ai criteri di massima seguiti in proposito negli scorsi anni.

Per quanto riguarda gli istradamenti si stabilisce che:

I trasporti provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano B.°, Costigliole d'Asti, Castagnole Lanze e Neive e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella

di Asti. Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti a Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo seguiranno la via di Trofarello-Carmagnola, anzichè quella di Castagnole-Bra.

Quelli provenienti dalle stazioni di Alba e precedenti verso Bra, di Neive, di Castagnole Lanze, di Costigliole d'Asti diretti a Mortara ed oltre verso Milano e Novara ed oltre Casale verso Vercelli, seguiranno la via di Alessandria, in luogo di quella di Castagnole-Asti-Casale.

Quelli provenienti da stazioni della linea di Bra Cantalupo e Strevi Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi-Sampierdarena ed oltre dovranno indistintamente seguire la via di Alessandria.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giulietta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana B.

Invito tutto il personale interessato a curare l'esatta osservanza delle disposizioni contenute nel presente Ordine di Servizio e particolarmente quelle che riguardano la composizione e l'andamento delle condotte.

Ai signori ispettori di Riparto rivolgo speciale raccomandazione perchè esercitino una costante ed efficace sorveglianza sul lavoro delle stazioni onde, per effetto di imprevidenza o di poca attività o di incuria da parte del personale dipendente, non derivino perturbazioni alla regolarità del servizio, danni agli interessi dell'Amministrazione.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 14, 15 ai Guarda magazzino ed ai Capi squadra alle merci.

p. il Direttore Generale
RINALDI.

Circolare N. 17v (Servizi VII e X).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 settembre 1912, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso tra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. G-318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da mod. G-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con mod. G-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima Officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle Officine di Torino, Verona, Firenze, Bo-

logna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle Officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione Circolazione Veicoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE

AI_z^{CR} 18946; 18950; 18954; 18956.

BI_z^{CR} 29346; 29350; 29355; 29356; 29359.

ABI^{CR} 59481; 59556; 59561.

CI_z^{CR} 41922.

BAGAGLIAI.

DUI^{CR} 96540; 96541.

CARRI

F	168492; 169047; 170342; 170348; 170384 a 174386; 170535 a 170537; 170572; 170771 a 170773; 170952 a 170954; 171104 a 171106; 171318; 171330; 171509 a 171512; 171550 a 171552.
L	474735; 474742: 474750 a 474752.
P	653686; 653824; 653830; 655321.
Poz	692421; 692429; 692484 a 692486; 692635 a 692637; 692650; 692652; 692682.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

p. il Direttore Generale
RINALDI.

SENTENZE

Cattivo carico eseguito dal mittente in carro inidoneo per il trasporto.

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 130 *lettera* e) *delle Tariffe, cattivo carico può aversi non solo quando manchi la voluta diligenza nelle operazioni di carico o scarico, ma altresì allorchè sia stato scelto od accettato un carro inadatto al trasporto di una data merce.*

Un carro refrigerante e cioè munito sull'imperiale di sfiatatoi e lateralmente, in alto ed in basso, di aperture a forma di persiane, sebbene sia compreso nella categoria dei carri chiusi e quando anche non presenti difetti di costruzione, non può essere in ogni caso ed in ogni tempo idoneo al trasporto di una merce danneggiabile dall'umidità e peggio dall'acqua piovana.

Il mittente che pertanto abbia accettato uno di tali carri per caricare dei cereali, senza preoccuparsi della stagione invernale e della possibilità che venisse a piovere, *ha fatto un cattivo carico ai sensi dell'art.* 130 *lettera* e) *delle Tariffe e Condizioni.*

CORTE APP. TORINO, 25 Giugno 1912. - Turchi Paolo c. Ferrovie dello Stato.

IN FATTO.

La Ditta A. Fasola il 10 dicembre 1910 spedì da Novara, per conto della Ditta Fratelli Moriondo, al commerciante Paolo Turchi, in Sarzana, ottanta sacchi di riso bianco, del peso di ottanta quintali, che essa stessa aveva caricato su un carro refrigerante, il quale

all'interno e all'esterno appariva in buono stato di conservazione e che essa reputò idoneo al trasporto.

Il 13 stesso mese il carro fu consegnato al destinatario, ma, come risulta dal processo verbale ed è pacifico tra le parti, malgrado che non presentasse avarie, il piano del carro era bagnato in molti punti essendo l'acqua penetrata dagli sfiatatoi dell'imperiale e dalle persiane esistenti in basso della cassa, a causa del forte vento che accompagnò la pioggia, e ben trentaquattro pacchi erano avariati a tal segno che lo stesso perito dell'Amministrazione ferroviaria riconobbe che ogni sacco aveva subìto un danno di lire venti.

Il Paolo Turchi, il quale avrebbe invece preteso un indennizzo in ragione di lire venticinque per sacco, giusta l'avviso del perito da lui scelto, si ricusò di ritirare i 34 sacchi avariati e chiese il rimborso del prezzo in L. 1552,75, ed allorchè le Ferrovie, venduta la merce, gli offrirono soltanto la somma di L. 770, stata ricavata, le evocò in giudizio avanti il Tribunale di Novara, sostenendo che l'avaria era derivata non da cattiva esecuzione del carico, ma da guasti non visibili, che dovevano esistere nel carro e che resero possibile all'acqua piovana di penetrarvi.

L'Amministrazione convenuta eccepì, per contro, la propria irresponsabilità, osservando che il danno era stato causato dalla qualità del carro stato accettato; imperocchè, malgrado sieno in ottime condizioni di manutenzione, i carri refrigeranti lasciano penetrare facilmente l'acqua piovana, in ispecie quando è accompagnata da forte vento.

Il Tribunale con sentenza 10 giugno 1911, premesso che sarebbe stata responsabile l'Amministrazione soltanto qualora il danno fosse derivato da guasti invisibili del carro, giacchè lo speditore deve assumere le conseguenze d'un carico da lui operato su un vagone inidoneo al trasporto sicuro della sua merce, sia per la costruzione, che per lo stato di conservazione, ammise anzitutto l'attore a provare con interrogatorio, o con testi:

1. Che il vagone 155937, sul quale fu effettuato il carico, era conforme, all'interno e all'esterno, alla massima parte dei vagoni messi a disposizione dalle Ferrovie dello Stato per i trasporti dei cereali e non presentava nessun guasto, o difetto visibile, o rilevabile anche con tutta l'ordinaria diligenza, da cui potesse essere danneggiata la merce durante il trasporto.

2. Che quel carro, messo a sua disposizione dietro la espressa richiesta di vagone per trasporto di riso, era identico alla massima parte dei carri, forniti e adoperati nella stazione di Novara per tale scopo.

3. Che fu visitato dal personale delle Ferrovie e riscontrato idoneo al trasporto del riso.

4. Che con carri identici si fa abitualmente il trasporto dei generi di privativa, che come le sigarette, i sigari, il tabacco e il sale, sono delicati e deperibili quanto e più del riso bianco.

5. Che l'Amministrazione convenuta, riconoscendo la piena legittimità delle sue lagnanze, gli esibì ripetutamente, a mezzo dell'ufficio di stazione di Sarzana, la somma di lire seicento ottanta, come dal verbale di avaria, ed anche lire settecento in cifra tonda.

E per perizia

6. Che i vagoni detti refrigeranti, i quali costituiscono la grande maggioranza dei vagoni adibiti al trasporto di cereali e riso, sono perfettamente atti a tale genere di trasporti, se non hanno particolari guasti, che in generale non sono visibili, specialmente per riguardo agli sfiatatoi superiori. »

Contro questa sentenza ha interposto appello l'Amministrazione delle Ferrovie, riproponendo l'istanza di assolutoria dalle domande di Turchi, con dichiarazione che a colui è dovuto soltanto il ricavo della vendita della merce in L. 770.

Ha pure appellato incidentalmente l'attore, acciò, in riforma parziale della sentenza stessa, sia condannata la convenuta a rimborsargli immediatamente le L. 770 anzidette, cogli interessi commerciali dal 17 dicembre 1910 in poi, con le spese del giudizio di appello e con parte almeno di quelle di primo grado, e avanti di pronunciare in ordine alla maggiore domanda delle residue lire 782,75 ed agli accessori, nonchè relativamente al rimborso proporzionale del porto pei trentaquattro quintali di riso, intorno a cui si contende, sieno ammesse le nuove e più precise prove per interrogatorio o per testi e il capo di perizia trascritto in epigrafe della presente.

IN DIRITTO.

La questione sottoposta all'esame della Corte non sta tanto nel ricercare se nell'espressione « cattivo carico » che si legge nello Art. 130 delle Tariffe e Condizioni di trasporto, sia pur compresa la non palese inidoneità del carro al trasporto d'una data merce, giacchè le parti sembrano concordi nell'escluderlo, quanto nello stabilire se adatto al trasporto di cereali, in qualunque condizione di tempo, sia il carro refrigerante e perciò se l'avaria riscontrata non debba nella specie necessariamente sopportarsi da Turchi, ma possa addebitarsi a colpa delle Ferrovie per guasti occulti, che presumibilmente dovevano essere nel carro N. 155937.

È scritto nell'Art. 130 anzidetto, che qui incontestabilmente trova applicazione, che « L'Amministrazione, a meno che sia provata la sua colpa, non può essere tenuta responsabile delle avarie sopravvenute alle merci, che in virtù delle T. e C. o di accordi passati con lo speditore fossero da questi caricate a sua cura e spesa, ovvero scaricate dal destinatario, in quanto l'avaria sia dipendente dal cattivo carico o scarico, ovvero da imballaggio difettoso ».

Ora, da una dizione così lata scendono due principii: l'uno che ad addossare la responsabilità all'Amministrazione basta provare che l'avaria non è derivata dal cattivo carico, o scarico, o da difettoso imballaggio, senza obbligo di dimostrarne anche la colpa; l'altro che cattivo carico può aversi non solo quando non si sia usata diligenza nelle operazioni di carico o scarico, ma altresì allorchè sia stato scelto o accettato un carro inadatto al trasporto di una data merce, imperocchè, come identiche possono essere le conseguenze dei due fatti distinti, così identica alla trascuratezza del mittente, che nel carro caccia alla rinfusa merci, o cose soggette a deterioramento, è quella dello speditore, il quale, sebbene non possa ignorare che invano avrebbe posta ogni cura nell'imballaggio e nella formazione del carico, se usasse poi un carro non atto a preservarlo da avarie, si sia avvalso del carro offertogli, senza preoccuparsi delle condizioni sue.

Ma, evidentemente, la responsabilità è del mittente nel solo caso in cui la non inidoneità del carro al trasporto della sua merce sia dipendente dalla qualità e forma del carro stesso, che chiunque tosto rileva, come se, ad esempio, avesse adoperato un veicolo scoperto per merci che soffrono l'umidità, o un carro chiuso, non munito di ventilatore, per derrate alimentari fresche, ovvero da guasti o difetti visibili al momento del carico, si che sia prevedibile il danno: ad esempio, se dal carro emani un odore acre, ingrato, che possa comunicarsi alla merce che vi si racchiuda, o se per vetustà esso presenti fessure, per le quali possa penetrare la umidità.

Allorchè, invece, trattisi di avarie causate esclusivamente da vizio occulto del carro, viene meno la responsabilità del mittente, cui nulla può essere addebitato e sorge quella delle Ferrovie, che sono in colpa nell'aver posto in uso, affidandone il carico allo speditore, un materiale che, per difetto di costruzione, o per un quasto sopravvenuto, ma pur non apparente, se non forse al tecnico, doveva e poteva cagionare danno alle cose trasportate e lo ha infatti arrecato.

Ed ancora, la colpa, sia del mittente, sia delle Ferrovie, può essere lata, o anche solo lievissima; ma eziandio quando sia infima, unica indagine a farsi è quella relativa al nesso fra l'avaria e il carico, o l'imballaggio; perchè se questo esiste, si dovrà dire che il carico fu cattivo, o che difettoso fu l'imballaggio.

Ora un carro refrigerante, che, sebbene sia compreso nella categoria dei carri chiusi, è, come non è contestato, munito sullo imperiale di sfiatatoi e lateralmente, in alto e in basso, di apertura a forma di persiane, quando anche non presenti difetti di costruzione, non può essere in ogni caso, in ogni tempo, adatto al trasporto di una merce, che, come il riso bianco, è tosto fortemente danneggiata dall'umidità e peggio dall'acqua piovana, e palese almeno per chi curi con zelo i propri interessi è a dirsi tale inidoneità.

È ben vero che gli sfiatatoi e le persiane sono destinati esclusivamente alla libera circolazione dell'aria, acciò questa renda nulli, o meno sensibili i danni, che potrebbero derivare da eventuale riscaldamento della merce, che in condizioni normali deve

ritenersi escluso che l'acqua possa penetrare nei carri refrigeranti per dette aperture e che, appunto per questi pregi, essi sono pure usati spesso pei trasporti di merci assai facilmente deperibili, come i generi di privativa; ma è altrettanto certo che siccome un carro, su cui sono aperture in alto e lateralmente, non è chiuso tanto, almeno da rendere impossibile la penetrazione attraverso esse dell'acqua piovana; quando lo stato atmosferico sia burrascoso, è verosimile che nè le ferrovie usino quella specie di carri pei trasporti fatti sotto la loro responsabilità, nè che gli speditori privati li chiedano, o li accettino se non quando le merci da caricarsi non sieno facilmente deperibili, o quando essi abbiano urgenza somma d'operare il trasporto e manchino carri totalmente chiusi, ovvero quando le condizioni atmosferiche sieno tali da escludere persino l'alea del danno.

L'attore Turchi dopo aver contestato che sia comune e insito a tutti i carri di questa specie il difetto di lasciar penetrare acqua piovana, comprendendo che non può essere materia di prova testimoniale l'accertamento che essi « se non abbiano particolari di-
« fetti di costruzione o guasti, sono idonei al trasporto di cereali,
« al quale scopo anche vennero ideati e costrutti, che gli sfiatatoi
« superiori si presentano all'interno e all'esterno in guisa da la-
« sciar credere o supporre a chiunque non abbia provato o saputo
« il contrario, che non lascino penetrare acqua nell'interno e che
« nel caso di guasti ordinari o di imperfezioni originarie negli
« sfiatatoi, non è possibile la constatazione da parte di estranei
« anche usando la migliore diligenza », ha dedotto queste stesse circostanze a prova per perizia; ma a prescindere dalle premesse considerazioni, oltre che non sono ammessibili deduzioni peritali formulate in termini così generici, tanto più quando, essendo noto il numero del carro, che si dice sia difettoso, o guasto negli sfiatatoi o nelle persiane, su esso avrebbe potuto e dovuto seguire la perizia, Turchi avrebbe almeno dovuto completare la deduzione, aggiungendo che un carro refrigerante, regolarmente costrutto e mantenuto in buono stato di conservazione, non lascia penetrare acqua piovana dagli sfiatatoi o dalle persiane neppur quando la pioggia è insistente e accompagnata da forte vento, come non è contestato, ed è detto nel verbale, era quella che danneggiò il riso del quale è lite.

Ma la tesi di Turchi urta contro il fatto stesso, da lui dedotto a prova, che le Ferrovie, ad eliminare causa di molteplici inconvenienti simili a quello ora lamentato, va sopprimendo gli sfiatatoi in molti vagoni, a mano a mano che se ne presenta l'occasione e diffida gli speditori perchè li otturino con stracci od altro; sì da evitare ogni pericolo, perchè con ciò si ammette che il difetto non era eccezionale, o quasi proprio del vagone N. 155937, o al più di qualche altro, ma sibbene era pressochè generale ai carri di quella specie in tempo di pioggia, appunto perchè, se nominalmente sono chiusi e sono compresi nella categoria dei carri chiusi, non sono però tali nel vero senso della parola e rendono possibili avarie per infiltrazione, o penetrazione d'acqua, avendo aperture appositamente costrutte e visibili.

Se, pertanto, i carri refrigeranti necessariamente non offrono sempre le garanzie dei carri chiusi, propriamente detti, si potrà dire che fu infelice la scelta di quella specie di carri e improvvida l'accettazione che, senza preoccuparsi della stagione invernale, ne fece lo speditore, ma non si potrà escludere che, in conseguenza di questa inavvedutezza di lui, il carico sia stato cattivo a sensi dello Art. 130 delle Tariffe e Condizioni.

Nè dall'erronea credenza che un dato genere di carro fosse atto al trasporto di una merce soggetta a deperimento o dal fatto che fosse stato ideato o costrutto anche per caricare quelle merci, può sorgere la colpa dell'Amministrazione ferroviaria — se era lecito allo speditore rifiutare il carro offertogli e esigerne altro totalmente chiuso, per cautelarsi meglio da possibili avarie, del resto non imprevedibili allora, giacchè, come si è detto, si era nel cuore dell'inverno, i giorni erano piovosi.

Nè dicasi che le Ferrovie, sapendo che era destinato a caricare riso bianco, avrebbero dovuto o porre a disposizione dello speditore un carro totalmente chiuso e non già un vagone refrigerante, il cui tipo riconoscono inadatto a quello speciale trasporto, o almeno avrebbero dovuto tapparne gli sfiatatoi, imperocchè senza dubbio al mittente e non alla Amministrazione ferroviaria spetta di accertarsi se il carro corrisponda ai bisogni suoi e sia tale da preservare le merci da avarie e di completare eventualmente le misure precauzionali; e non è punto ammessibile la tesi, che per l'opportunità

sostiene Turchi, che lo speditore, sia perchè deve presumere che l'Amministrazione secondo l'obbligo suo, distribuisca carri utilizzabili e senza avaria, sia ancora perchè nel breve termine concessogli pel carico non può farne un esame minutissimo, debba accettare in ogni caso i vagoni che gli sono forniti.

Infine, non vale affermare che il carro in questione, prima del carico, fu visitato dal personale all'uopo incaricato e fu riscontrato idoneo; essendo ormai pacifico in dottrina e in giurisprudenza che l'Articolo 930 del regolamento sul servizio delle stazioni, da Turchi invocato, sebbene imponga una misura doverosa e precauzionale da parte delle Ferrovie, costituisce però una disposizione regolamentare interna inefficace a derogare ad una disposizione generale avente forza di legge, quale è quella dell'Art. 130 delle Tariffe e Condizioni, epperciò la sua inosservanza non può essere opposta dallo speditore, il quale non può ritenersi esonerato dall'obbligo di accertarsi direttamente dell'idoneità del carro allo speciale carico cui è destinato, in relazione anche al tempo in cui il trasporto deve avvenire e alla durata presumibile della permanenza della merce sul carro, imperocchè, come già fu avvertito, è ovvio che un vagone, adatto a trasportare una merce facilmente deteriorabile, che possa pervenire a destinazione in giornata o almeno in un periodo brevissimo, può non essere più tale se il viaggio possa durare più giorni, eziandio per la possibilità che lo stato atmosferico muti e sopravvenga la pioggia a sconvolgere ogni previsione di felice esito.

La sentenza del Tribunale, la quale pur essendo partita da corrette premesse in diritto, ammise la prova da Turchi dedotta, deve pertanto essere riformata, dichiarandosi senza più tenuta la Amministrazione ferroviaria a versare all'attore L. 770, ricavate dalla vendita, che della merce avariata e da lui non ritirata, essa fece ai sensi dell'Art. 112 delle Tariffe.

Vorrebbe Turchi, a questo riguardo, essere ammesso a provare che l'Amministrazione, a mezzo della stazione di Sarzana, gli fece offrire, a titolo di risarcimento del danno, prima la somma di lire 680, ammontare dell'indennità accertata dal suo stesso perito e indicata nel verbale d'avaria, e poi anche lire settecento; ma egli non ha avvertito che, quando anche il Capostazione di Sarzana, il quale avrebbe fatta la suaccennata proposta di pagamento, fosse

stato regolarmente autorizzato a farla, ciò che si contesta dalle Ferrovie, un'offerta avvenuta nel periodo anteriore alla lite, per prevenire una contestazione giudiziale, e non stata accettata, oltre che non è più impegnativa, non vale nemmeno a fornire una presunzione di colpa.

Sulle lire settecento settanta anzidette, Turchi reclama gli interessi commerciali del 17 dicembre 1910: su ciò tacciono anche in questa sede le Ferrovie, ma se si consideri che la domanda in via amministrativa non è atto di costituzione in mora per la decorrenza degli interessi, servendo solo per dare agio alla pubblica amministrazione di valutare la pretesa del privato, sarà evidente che soltanto dall'atto di citazione e cioè dal 7 febbraio 1911 saranno dovuti detti interessi moratori.

Dell'appello incidentale di Turchi, diretto a ottenere frattanto il pagamento del ricavato dalla vendita, non è evidentemente più il caso di parlare e all'accoglimento della domanda di rimborso proporzionale del porto per i trentaquattro quintali di riso in L. 47,83 di cui non è cenno negli atti di primo giudizio, osta il disposto dello Art. 490 del Codice di Procedura civile.

Non rimane così a dire che delle spese dei due giudizi, che la Corte, pur accogliendo la difesa dell'Amministrazione, dichiara compensate per tre quarti fra le parti, considerando che la questione agitatasi fra esse non solo si presentava di dubbia soluzione, ma è talmente grave da consigliare il provvedimento acconsentito dal capoverso primo dell'Art. 370 del Codice di rito.

P. q. m., reietta ogni contraria istanza, eccezione e deduzione in riforma della sentenza 10-14 giugno 1911 del Tribunale di Novara, del cui appello si tratta:

dichiara tenuta l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a versare a Turchi Paolo la somma di L. 770, ricavata dalla vendita della merce rifiutata, cogli interessi commerciali della giudiziale domanda e la assolve dall'istanza di risarcimento di danni;

dichiara compensate fra le parti tre quarti delle spese di giudizio di primo e secondo grado, ponendo le restanti a carico di Turchi.

Quelle delle due sentenze dimezza fra esse.

Liquida il terzo delle competenze spettanti al Procuratore dell'Amministrazione delle Ferrovie pel giudizio seguito avanti il Tribunale in L. 30,50 e quelle dovutegli per la causa in appello in L. 40, oltre quelle prenotate a debito.

Liquida il terzo degli onorari di avvocato in lire cento e in lire ottanta, rispettivamente, pei giudizi di primo e secondo grado.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 256-1912. (Bollett. Uff. 34-1912): A pag. 585, ed a pag. 5 del relativo estratto sopprimere il 3° capoverso del punto 9° e nel 4° capoverso sostituire le parole: « Il tagliando B » con le parole: « Il tagliando A ».

Ordine di Servizio N. 9v-1912. (Boll. Uff. 34-1912): A pag. 320 ed a pag. 6 del relativo estratto alla linea 10 sostituire i numeri delle quattro condotte « 58, 60, 66, 68 » con « 60, 62, 66, 68 ».

Sostituire inoltre le pag. 325 e 326 della parte III dello stesso Bollettino, e l'11ª e 12ª del relativo estratto con quelle allegate alla presente, essendo incorsi errori di impaginazione.

Nell'allegato alle Circolari 73 e 74-1912 (Bollett. Uff. N. 35-1912) nella seconda colonna, innanzi ai nomi delle stazioni aggiungere un (*).

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . .	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO V - N. 37

12 SETTEMBRE 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ** **

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, 1912. settembre — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

D. M. *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, e l'art. 1 del R. Decreto 28 giugno 1912, N. 728;

Sulla designazione del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio;

DECRETA:

Il Sig. Comm. Vincenzo GIUFFRIDA, Direttore generale al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico quale rappresentante di detto Ministero.

Roma, 4 settembre 1912.

Il Ministro
E. SACCHI.

Ordine Generale N. 12. (Servizi I e XI).

Nuovo ordinamento delle ferrovie dello Stato.

(*R. Decreto N. 728 del 28 giugno 1912*)

Trasferimento a Roma di parte del Servizio Centrale del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori (XI).

In relazione ai RR. Decreti N° 728 e N° 905, rispettivamente del 28 giugno e 5 agosto 1912, si dispone che col 1° ottobre prossimo, siano trasferiti a Roma la Dirigenza e tre degli uffici del Servizio centrale del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori (XI) (Personale — Liquidazione dei lavori e controversie — Piani delle stazioni). Gli altri uffici rimarranno provvisoriamente, e fino a nuovo avviso, a Bologna.

Dalla data anzidetta, le Divisioni compartimentali del Mantenimento e Sorveglianza e la Divisione Speciale Lavori di Milano, dovranno mandare alla nuova sede di Roma la loro corrispondenza, dirigendola al Servizio centrale suddetto — Piazza Sallustio N° 9.

Alla stessa sede di Roma dovrà pure essere inviata la corrispondenza dei Servizi centrali e degli altri Uffici dell'Amministrazione col Servizio del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori.

I Riparti speciali di trazione elettrica, di cui all'Appendice N. 4 all'Ordine generale N. 13-1908, continueranno, invece, a corrispondere direttamente con la sede di Bologna per quanto concerne la parte tecnica dei lavori e le notizie d'indole amministrativa e contabile che dalla sede stessa venissero richieste.

Nessuna modificazione è fatta, per ora, nelle attribuzioni e facoltà del Servizio e dei singoli Uffici.

Ordine di Servizio N. 273. (Servizio VIII)

Servizio italo-svizzero e italo-germanico.

Col 1° ottobre 1912 la stazione di Greco viene ammessa ai servizi diretti italo-svizzero e italo-germanico.

Nell'elenco delle stazioni italiane annesso alla Parte II-A delle tariffe relative a detti servizi sarà pertanto da aggiungersi a suo posto secondo l'ordine alfabetico la stazione di Greco colle seguenti distanze:

Pel servizio italo-svizzero.

			Chiasso	Pino	Iselle
Greco	2	—	49	107	147

Pel servizio italo-germanico.

Greco	—	—	49	192	

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 274. (Servizio VII).

Servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli e cani e di corrispondenza per le merci con la tramvia a vapore Pinerolo-Perosa Argentina. - Servizio di automobili per viaggiatori oltre Perosa, per Fenestrelle e Pragelato e viceversa.

Nel presente Ordine di Servizio vengono riassunte tutte le norme e disposizioni per l'esecuzione del servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli e cani e di corrispondenza per le merci con la Tramvia a Vapore Pinerolo-Perosa Argentina.

Servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli e cani con la tramvia Pinerolo-Perosa Argentina.

Il servizio cumulativo pei viaggiatori, bagagli e cani fra le Ferrovie dello Stato e la Tramvia Pinerolo-Perosa Argentina si effettua a mezzo della stazione di Pinerolo.

I. - Trasporto di viaggiatori.

1. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo per i viaggiatori, con biglietti a destinazione fissa tanto di corsa semplice che di andata-ritorno, risultano dal prospetto « Allegato *B* » indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione ed i relativi prezzi.

2. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni tanto delle Ferrovie dello Stato che della Tramvia sono stampati in cartoncino del formato in uso presso le Ferrovie dello Stato e portano indicato il prezzo per l'intero percorso.

Avendo le vetture della linea tramviaria soltanto la prima e seconda classe, i biglietti corrispondenti alla prima e seconda sulle Ferrovie dello Stato sono valevoli per la prima classe sulla Tramvia e quelli corrispondenti alla terza classe sulle Ferrovie dello Stato valgono per la seconda sulla Tramvia.

Esistono però anche biglietti valevoli per la seconda classe tanto sulle Ferrovie dello Stato che sulla Tramvia.

3. *Validità dei biglietti.* — I biglietti distribuiti dalle stazioni della tramvia devono portare un bollo a secco indicante la data di distribuzione e sono validi per proseguire dalla stazione di Pinerolo F. S. con qualsiasi convoglio, della giornata, che abbia vetture della classe portata dai biglietti, salvo le limitazioni e le esclusioni risultanti dagli orari ufficiali.

Parimenti la Tramvia ammette nei suoi convogli, con qualsiasi treno della giornata siano arrivati a Pinerolo, i portatori dei biglietti rilasciati dalle Ferrovie dello Stato.

Per l'uso dei biglietti di andata e ritorno valgono le norme in vigore sulla Rete dello Stato.

4. *Viaggi a tariffa ridotta.* — Non è ammesso il servizio cumulativo con biglietti a tariffa ridotta pei ragazzi dai tre ai sette anni, pei militari e per i viaggi in base alle Concessioni speciali.

5. *Tassa e sopratassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi indicati nei prospetti di cui al punto 1° deve essere riscossa la tassa e la sopratassa di bollo.

6. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni deve consegnare i viaggiatori alla stazione di Pinerolo perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari devono estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione, quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

7. *Biglietti in servizio interno delle Ferrovie dello Stato distribuiti dalla Tramvia.* — La Tramvia Pinerolo-Perosa Argentina distribuisce anche biglietti di corsa semplice a destinazione fissa in partenza dalla stazione di Pinerolo per stazioni della linea Pinerolo-Torino.

II. - Trasporto dei bagagli e cani.

8. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo per i bagagli e per i cani sono le medesime abilitate a tale servizio per i viaggiatori.

9. *Bagagli da registrarsi e bagagli ammessi nelle carrozze.* — Gli oggetti da trasportarsi come bagaglio ed i bagagli ammessi nelle carrozze sono esclusivamente quelli specificati negli art. 43 e 44 delle tariffe e condizioni per i trasporti.

10. *Registrazione dei trasporti bagagli e cani.* — La registrazione dei trasporti bagagli e cani in servizio cumulativo si fa come per i trasporti in servizio interno con la compilazione di un sol foglio di via che scorta la spedizione fino alla stazione destinataria.

11. *Tassazione dei bagagli e dei cani.* — La tassa per il trasporto dei bagagli e cani viene riscossa a partenza per tutto il percorso, calcolato beninteso per la percorrenza separata di ciascuna Amministrazione.

Le quote da riscuotersi per il percorso della tramvia Pinerolo-Perosa Argentina risultano dal prospetto « Allegato *C* ».

Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle Ferrovie dello Stato e nella misura di L. 0,30 sulla linea della Tramvia.

12. *Scambio dei bagagli.* — Lo scambio dei bagagli in servizio cumulativo quando si tratti di treni in coincidenza immediata, ha luogo direttamente nella stazione di Pinerolo F. S. fra i conduttori della Ferrovia e gli agenti della Tramvia. A tale effetto gli agenti della Tramvia devono recarsi nei bagagliai dei treni ferroviari per ritirare o dare ricevuta sui documenti prescritti dei bagagli consegnati o ritirati.

Sui documenti di ricevuta devono essere esposte, reciprocamente, le riserve per eventuali anormalità debitamente controfirmate.

Le consegne, le ricevute e le riserve si fanno invece fra il personale della Tramvia e quello della stazione di Pinerolo per i bagagli che non proseguono direttamente.

Il trasporto dei bagagli dai treni della Ferrovia a quelli della Tramvia e viceversa ha luogo a cura e spese della Tramvia, con personale e carretto proprio sia che debba eseguirsi direttamente da treno a treno, sia dai magazzini ferroviari ai treni tramviari e viceversa.

Le medesime norme valgono pel trasporto dei cani.

Servizio cumulativo e di corrispondenza viaggiatori con Fenestrelle e Pragelato.

13. *Limiti del servizio.* — Il servizio cumulativo viaggiatori con la tramvia Pinerolo-Perosa Argentina è esteso alle località di

Fenestrelle e Pragelato mediante un servizio di automobili effettuato, per cura della stessa Tramvia, fra Perosa Argentina e le località anzidette.

I prezzi dei biglietti diretti, di corsa semplice e di andata e ritorno, coi quali si effettua tale servizio sono indicati nel prospetto « Allegato *D* ».

Servizio di corrispondenza per le merci a grande velocità, a piccola velocità acc. ed a piccola velocità ord.

14. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le Ferrovie dello Stato e la Tramvia Pinerolo-Perosa Argentina si effettua per mezzo della stazione di Pinerolo e si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni della Tramvia stessa e comprende le spedizioni a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, nonchè i veicoli, il bestiame, il numerario, le carte valori e gli oggetti preziosi.

15. *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) i veicoli da ferrovia;

b) i feretri;

c) le merci il cui trasporto esige vagoni accoppiati.

16. *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza. Distanze e servizi delle stazioni tramviarie.* — Le stazioni delle Ferrovie dello Stato, nonchè quelle delle altre Amministrazioni con le quali esiste servizio cumulativo o di corrispondenza possono effettuare, salvo le esclusioni di cui al punto 15, i trasporti di cui al precedente punto 14 con tutte le stazioni della Tramvia in quanto le une e le altre siano abilitate ai trasporti stessi.

Le stazioni della Tramvia ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dalla stazione di scambio di Pinerolo e dei servizi ai quali sono abilitate, risultano dal prospetto « Allegato *A* ».

Norme e condizioni per l'eseguimento dei trasporti in servizio di corrispondenza.

17. *Trasbordo delle merci.* — Il trasbordo di merci a carro completo o da considerarsi come tale e di quelle in carri misti di cui al secondo capoverso del punto 24, sarà eseguito a cura, rischio e spesa della Tramvia negli appositi binari di trasbordo esistenti nella stazione di Pinerolo F. S. oppure anche nella stazione tramviaria, raccordata con binario ortogonale alla stazione di Pinerolo F. S.

E pertanto ammesso che i carri completi da scaricarsi con i relativi copertoni e gli attrezzi di carico che assicurano le merci, nonchè i carri vuoti pel carico delle merci a carro completo ed i relativi copertoni ed attrezzi di carico richiesti per la copertura o l'assicùrazione delle merci, consegnati alla Tramvia, vengano da questa tradotti, a sua cura, spesa e rischio, fino alla propria stazione e viceversa.

18. *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza devono essere condizionate secondo le disposizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato alle quali devono pure attenersi le stazioni della Tramvia.

19. *Documenti di trasporto - Tassazione - Scritturazione - Contabilizzazione dei trasporti - Liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione e contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni, le stazioni debbono attenersi alle disposizioni contenute nell'art. 30 (Punti 1°, 2° e 3°) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (Edizione 1° Luglio 1909) ».

20. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio deve essere applicato per intero, in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a Piccola Velocità Accelerata, devono essere sempre gravati rispetto alla stazione di scambio, della tassa di transito di cui l'Art. 108 delle tariffe vigenti.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a Piccola Velocità Ordinaria nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le altre stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; quindi nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico o scarico, per le dette altre stazioni, il diritto fisso viene ridotto, per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

21. *Tassa e sopratassa di bollo.* — La tassa e sopratassa di bollo è dovuta per i trasporti destinati alle stazioni della tramvia, mentre ne sono esenti quelli tanto in porto assegnato che in porto affrancato provenienti dalle dette stazioni.

22. *Mancanze, manomissioni, spandimenti ed avarie delle merci. — Riserve.* — Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili riscontrate in contradditorio nel riconoscimento delle merci si fanno constatare con annotazioni su documenti di consegna da controfirmarsi dall'agente dell'Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti devesi inoltre redigere, pure in contraddittorio, apposito processo verbale di constatazione o bollettino d'accertamento per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire la responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale o bollettino d'accertamento, come pure i verbali ed i bollettini di accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti devono scortare le spedizioni sino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità devono, nei termini e con le modalità prescritte dalle disposizioni in vigore, essere notificate dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato e dalle Amministrazioni corrispondenti, alla stazione di Pinerolo che le comunicherà alla Tramvia. In senso inverso la predetta stazione deve notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle interessate per le anor-

malità da esse riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della Tramvia.

23. *Giacenze e rifiuti.* — Per i colli rifiutati o per qualsiasi motivo giacenti, le stazioni di arrivo corrispondono direttamente con quella di Pinerolo osservando le norme e disposizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

24. *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni non a carro completo, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi saranno dalla Tramvia ritirati o consegnati a sua cura e spesa negli Uffici e Magazzini della stazione di Pinerolo.

Le spedizioni a carro completo o da considerarsi come tali a norma delle disposizioni in vigore sulle F. S. e quelle caricate in carri misti con carico di almeno 30 quintali per carro se dirette alla Tramvia e che soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali in vigore sulle Ferrovie dello Stato se dirette alle linee di quest'ultime, saranno consegnate e ritirate su apposito binario nella stazione di Pinerolo F. S.

Le merci caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato si intendono consegnate in via di fatto. Di conseguenza l'Amministrazione ricevente risponderà di ogni e qualsiasi avaria od ammanco che in seguito venisse riscontrato.

25. *Piombatura dei carri* — La chiusura e la piombatura dei carri carichi coperti e scoperti muniti di copertone caricati dalla Tramvia viene fatta a cura della Tramvia stessa uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

La Tramvia per i carri da essa piombati è responsabile in base ai processi verbali, delle avarie, mancanze e manomissioni delle merci che venissero constatate all'atto dello scarico nella stazione destinataria o negli eventuali smistamenti e trasbordi nelle stazioni intermedie e che risultano a suo carico.

26. *Trasporti in servizio.* — *Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti, che gli Uffici e le stazioni di una Amministrazione dovessero mandare agli Uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza, sono tra-

sportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni. Sono pure trasmessi gratuitamente con le medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Pinerolo deve attenersi, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto dal presente Ordine di Servizio, alla Convenzione in data 17 giugno 1900 e relative Appendici, nonchè alle istruzioni speciali che le fossero state e che in avvenire le venissero impartite.

Con la pubblicazione del presente Ordine di Servizio restano abrogate tutte le precedenti disposizioni in merito al servizio cumulativo viaggiatori e bagagli e di corrispondenza per le merci con la Tramvia Pinerolo-Perosa Argentina.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativo allegato dovranno apportarsi le opportune varianti nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 275. (Servizio VII).

Servizio cumulativo con la linea Thiene-Rocchette-Asiago.

(Vedi Ordine di Servizio N. 232-1912)

Il punto 12 dell'Ordine di Servizio N° 232-1912 pubblicato nel Bollettino Ufficiale N° 32 del corrente anno viene modificato come in appresso:

« *Carico e scarico.* — La facoltà nelle parti di eseguire le ope-
« razioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a
« vagone completo nelle stazioni della Rete dello Stato, è estesa

« anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni
« del tronco *Thiene-Rocchette*.

« Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, se-
« condo le tariffe in vigore, si fa obbligo od è lasciata facoltà alle
« parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

« Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico effet-
« tuate a cura e spese delle parti nelle stazioni del tronco Thiene-
« Rocchette viene concesso l'abbuono sul diritto fisso, nella misura
« stabilita dalle relative tariffe.

« Nelle stazioni invece del tronco *Rocchette-Asiago* le opera-
« zioni di carico e scarico delle merci, a qualunque classe esse ap-
« partengano, vengono sempre eseguite a cura dell'amministra-
« zione, eccezione fatta per i trasporti di *legnami* pei quali è la-
« sciata alle parti la facoltà di eseguire le dette operazioni verso
« l'abbuono della quota di diritto fisso nella misura indicata nelle
« relative tariffe.

« Per l'eseguimento delle operazioni di carico e scarico nelle
« stazioni delle F. S. e delle altre Amministrazioni indicate al
« punto 1° resta fermo quanto è stabilito per le Amministrazioni
« stesse. »

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 276. (Servizio XI).

Istruzioni sugli armamenti e sui congegni fissi.

A cura del Servizio Centrale XI è stata pubblicata la 4ª ed ultima parte delle Istruzioni di cui sopra, relativa ai congegni ed impianti fissi delle stazioni e lungo le linee.

Ai Servizi Centrali ed alle Divisioni e Sezioni di Mantenimento verrà inviato un numero di copie della detta pubblicazione uguale a quello che si spedì della 3ª parte.

VARIAZIONI da apportare all'Elenco dei Rappresentanti e dei Delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
17ª	Delegato	**Rossi** Ercole - Capo deposito di 3° gr. - Dep. loc. Napoli.	**Rossi** Ercole - Capo deposito di 3° gr. - Dep. loc. Foggia.
21ª	Delegato supplente	**Gentilezza** Odoardo - Operaio di 1ª cl. - Off. Rivarolo.	**Gentilezza** Odoardo - Operaio di 1ª cl. - Off. Roma Trast.
22ª	Delegato	**Denaro** Antonino - Operaio di 1ª cl. - Dep. loc. Catania.	**Denaro** Antonino - Operaio di 1ª cl. - Sq. R. Acquicella.
22ª	Delegato supplente	**Piccinini** Enrico - Operaio di 2ª cl. - Sq. R. Novi S. B.	**Piccinini** Enrico - Operaio di 2ª cl. - Sq. R. Sampierdarena.
27ª	Id.	**Cova** Rodolfo - Capo staz. di 2° gr. - Staz. Avezzano.	**Cova** Rodolfo - Capo staz. di 2° gr. - Staz. Ancona.
28ª	Delegato	**Brischi** Umberto - Applicato - Staz. Empoli.	**Brischi** Umberto - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Empoli.
29ª	Delegato supplente	**Bonanno** Giuseppe - Capo telegr. di 2° gr. - Staz. Messina.	**Bonanno** Giuseppe - Capo tel. di 2° gr.-Rip. teleg. Caltanissetta
31ª	Delegato	**Di Domenicantonio** Nicola - Aiut. Appl. - Staz. Casalecchio di Reno.	**Di Domenicantonio** Nicola - Aiut. Appl. - Staz. Bagni di Montecatini.
32ª	Delegato supplente	**Marinelli** Federico - Capo sq. manovr. - Staz. Ancona.	**Marinelli** Federico - Capo sq. manovr. - Staz. Foligno.
33ª	Delegato	**Cutrupi** Francesco - Capo sq. alle merci - Staz. Reggio C.	**Cutrupi** Francesco - Guardamagazzino - Staz. Reggio C.
33ª	Delegato supplente	**Chingari** Oreste - Capo sq. alle merci - Staz. Velletri.	**Chingari** Oreste - Capo sq. alle merci - Staz. Roma Tusc.
36ª	Id.	**Reale** Emilio - Manovale - Staz. Novi S. Bovo.	**Reale** Emilio - Guardia di stazione - Staz. Novi S. Bovo.
39ª	Id.	**Lori** Giulio - Guardafreno - P. V. Foligno.	**Lori** Giulio - Guardafreno - P. V. Roccella.
41ª	Id.	**Amoruso** Ciro - Capo sq. Operai - Off. Lucca.	**Amoruso** Ciro - Capo sq. Operai - Off. Napoli.
41ª	Id.	**Casapollo** Nicolò - Capo sq. Operai - Sq. R. Reggio C.	**Casapollo** Nicolò - Capo sq. Operai - Sq. R. Acquicella.
43ª	Id.	**Controtta** Raffaele - 2° ufficiale - Palermo.	**Controtta** Raffaele - 2° ufficiale - Civitavecchia.

p. il Direttore generale
RINALDI.

Tramvia a vapore PINEROLO-PEROSA ARGENTINA.

Direzione d'esercizio: PINEROLO.

STAZIONI	Servizi cui sono abilitate					Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Pinerolo
	Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	
Abbadia Alpina.	G	A	P	—	—	3
Riaglietto	G	A	P	—	—	3
S. Martino di Pinerolo . .	G	A	P	V. B.	—	5
Porte	G	A	P	V. B.	—	6
S. Germano Chisone . . .	G	A	P	V. B.	—	9
Villar Perosa	G	A	P	V. B.	—	11
Dubbione.	G	A	P	V. B.	—	14
Pinasca	G	A	P	V. B.	—	15
S. Sebastiano	G	A	P	V. B.	—	17
Perosa Argentina	G	A	P	V. B.	—	18

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) i veicoli da ferrovia;
b) i feretri;
c) le merci richiedenti l'uso di vagoni congiunti.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 274-1912.*

Prospetto indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno, in servizio cumulativo colla tramvia Pinerolo-Perosa Argentina.

DA	A	Repartizione	Corsa semplice				Andata-Ritorno			
o viceversa			1ª cl. Stato 1ª cl. Tramvia	2ª cl. Stato 1ª cl. Tramvia	2ª cl. Stato 2ª cl. Tramvia	3ª cl. Stato 2ª cl. Tramvia	1ª cl. Stato 1ª cl. Tramvia	2ª cl. Stato 1ª cl. Tramvia	2ª cl. Stato 2ª cl. Tramvia	3ª cl. Stato 2ª cl. Tramvia
		Stato	2.65	1.60	1.60	1.—	5.30	3.20	3.20	2.—
		Tramv.	0.15	0.15	0.10	0.10	0.30	0.30	0.20	0.20
Torino P. N.	Abbadia Alpina	Totale	2.80	1.75	1.70	1.10	5.60	3.50	3.40	2.20
		Stato	2.65	1.60	1.60	1.—	5.30	3.20	3.20	2.—
		Tramv.	0.95	0.95	0.65	0.65	1.90	1.90	1.30	1.30
Id.	Dubbione-Pinasca	Totale	3.60	2.55	2.25	1.65	7.20	5.10	4.50	3.30
		Stato	2.65	1.60	1.60	1.—	5.30	3.20	3.20	2.—
		Tramv.	1.15	1.15	0.80	0.80	2.30	2.30	1.60	1.60
Id.	Perosa Argentina	Totale	3.80	2.75	2.40	1.80	7.60	5.50	4.80	3.60
		Stato	2.65	1.60	1.60	1.—	5.30	3.20	3.20	2.—
		Tramv.	0.35	0.35	0.25	0.25	0.70	0.70	0.50	0.50
Id.	Porte	Totale	3.—	1.95	1.85	1.25	6.—	3.90	3.70	2.50
		Stato	2.65	1.60	1.60	1.—	5.30	3.20	3.20	2.—
		Tramv.	0.10	0.10	0.05	0.05	0.20	0.20	0.10	0.10
Id.	Pinerolo (La Croce)	Totale	2.75	1.70	1.65	1.05	5.50	3.40	3.30	2.10

DA	A	Repartizione	Corsa semplice				Andata-Ritorno			
o viceversa			1ª d. Stato 1ª d. Tramvia	2ª d. Stato 1ª d. Tramvia	2ª d. Stato 2ª d. Tramvia	3ª d. Stato 2ª d. Tramvia	1ª d. Stato 1ª d. Tramvia	2ª d. Stato 1ª d. Tramvia	2ª d. Stato 2ª d. Tramvia	3ª d. Stato 2ª d. Tramvia
		Stato	2.65	1.60	1.60	1.—	5.30	3.20	3.20	2.—
		Tramv.	0.50	0.50	0.35	0.35	1.—	1.—	0.70	0.70
Torino P. N.	S. Germano Chisone	Totale	3.15	2.10	1.95	1.35	6.30	4.20	3.90	2.70
		Stato	2.65	1.60	1.60	1.—	5.30	3.20	3.20	2.—
		Tramv.	0.25	0.25	0.20	0.20	0.50	0.50	0.40	0.40
Id.	S. Martino di Pinerolo	Totale	2.90	1.85	1.80	1.20	5.80	3.70	3.60	2.40
		Stato	2.65	1.60	1.60	1.—	5.30	3.20	3.20	2.—
		Tramv.	0.65	0.65	0.45	0.45	1.30	1.30	0.90	0.90
Id.	Villar Perosa	Totale	3.30	2.25	2.05	1.45	6.60	4.50	4.10	2.90
		Stato	1.55	1.20	1.20	0.80	2.30	1.75	1.75	1.20
		Tramv.	1.15	1.15	0.80	0.80	2.30	2.30	1.60	1.60
Luserna S. G.	Perosa	Totale	2.70	2.35	2.—	1.60	4.60	4.05	3.35	2.80
		Stato	1.55	1.20	1.20	0.80	2.30	1.75	1.75	1.20
		Tramv.	0.50	0.50	0.35	0.35	1.—	1.—	0.70	0.70
Id.	S. Germano Chisone	Totale	2.05	1.70	1.55	1.15	3.30	2.75	2.45	1.90
		Stato	1.75	1.35	1.35	0.90	2.60	1.95	1.95	1.35
		Tramv.	1.15	1.15	0.80	0.80	2.30	2.30	1.60	1.60
Torre Pellice	Perosa	Totale	2.90	2.50	2.15	1.70	4.90	4.25	3.55	2.95
		Stato	1.75	1.35	1.35	0.90	2.60	1.95	1.95	1.35
		Tramv.	0.50	0.50	0.35	0.35	1.—	1.—	0.70	0.70
Id.	S. Germano Chisone	Totale	2.25	1.85	1.70	1.25	3.60	2.95	2.65	2.05

PROSPETTO indicante le tasse pel trasporto dei bagagli e cani dal transito di *Pinerolo* alle stazioni della Tramvia *Pinerolo-Perosa Argentina*.

Dal transito di Pinerolo alle seguenti stazioni	Km.	BAGAGLI prezzo per chilogrammi										Oltre 100 Kg. per tonnellata	Cani prezzo per capo
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Abbadia Alpina.	3	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0, 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 904	0. 10 *
Dubbione. . .	14	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 35	0. 40	0. 45	0. 55	0. 60	0. 65	6. 328	0. 35
Perosa Argentina	18	0. 30	0. 30	0. 30	0. 35	0. 45	0. 50	0. 60	0. 70	0. 75	0. 85	8. 136	0. 45
Porte	6	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	2. 712	0. 15 *
Pinasca . . .	15	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 35	0. 45	0. 50	0. 55	0. 65	0. 70	6. 780	0. 35
S. Germano Chisone. . . .	9	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 35	0. 40	0. 45	4. 068	0. 25 *
S. Martino di Pinerolo . . .	5	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	2. 260	0. 15 *
Villa Perosa. .	11	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 30	0. 35	0. 40	0. 45	0. 50	4. 972	0. 25 *

* Tassa minima per spedizione L. 0. 30.

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 274-1912.*

Prezzi dei biglietti del servizio cumulativo colla Tramvia *Pinerolo-Perosa Argentina* in corrispondenza col servizio di automobili per e da *Fenestrelle* e *Pragelato*.

Da	A	Repartizione	Corsa semplice			Andata-Ritorno			
o viceversa			1ª cl. Stato 1ª cl. Tramvia	2ª cl. Stato 2ª cl. Tramvia	3ª cl. Stato 2ª cl. Tramvia	1ª cl. Stato 1ª cl. Tramvia	2ª cl. Stato 1ª cl. Tramvia	2ª cl. Stato 2ª cl. Tramvia	3ª cl. Stato 2ª cl. Tramvia
Torino P.N.	Fenestrelle	Stato	2. 65	1. 60	1. —	5. 30	3. 20	3. 20	2. —
		Tramvia	3. 25	2. 90	2. 90	6. 25	6. 25	5. 55	5. 55
		Totale	5. 90	4. 50	3. 90	11. 55	9. 45	8. 75	7. 55
id.	Pragelato	Stato	2. 65	1. 60	1. —	5. 30	3. 20	3. 20	2. —
		Tramvia	4. 75	4. 40	4. 40	9. 10	9. 10	8. 40	8. 40
		Totale	7. 40	6. —	5. 40	14. 40	12. 30	11. 60	10. 40

Ordine di Servizio N. 10v. (Servizio VII).

Proroga dell'esercizio della casa cantoniera di Gradara.

(Vedi Ordine di Servizio N. 192-1912)

L'esercizio della casa cantoniera di Gradara che, a norma dell'Ordine di servizio N. 192-1912, dovrebbe cessare col 15 settembre, viene prorogato in via di esperimento a tutto il 15 dicembre 1912.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

p. il Direttore Generale
RINALDI.

Circolare N. 110R. (Servizio VIII).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedirne l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
31247	Personale	Bellisari Raimondo	Tenente	Ministero Guerra
6164	Famiglia	Castagnoli Alberto	Verificatore	Uff. tasse fabb. Chiavenna
12241 18214	» Personale	Cianciaruso Alfonso	Guardafili	Ministero Poste
11338	Famiglia	Cortella dott. Pietro	Commissario	Direz. Comp. Fin.ze Torino
1038 9460	» Personale	Cucurullo Baldassarre	Ricevitore	Ufficio Registro Terranova
1416 1505	» Famiglia	D'Anna Simone	Uffic. del.	Offic. Carte Valori Torino
986	Personale	D'Avanzo cav. Umberto	Capo Sez.	Ministero Lavori Pubblici
2395	Famiglia	Di Fazio dott. Filippo Emilio	Segretario	Ministero Tesoro

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
1234	Personale	Dorini dott. Umberto	Primo Arch.	Ministero Interno
846	»	Fiorina Giacinto	C. Tecnico	Costruz. Artiglieria Torino
24277	Famiglia	Franchini prof. Alfonso	Insegnante	R. Scuola tecn. Novi Ligure
34223	Personale	Magnaghi Ambrogio	Colonnello	Ministero Guerra
3539	Famiglia	Mariano Giacomo	Aiutante	Genio Civ. Sondrio
12157	Personale	Mirabelli Camillo	Segretario	Ministero Finanze
10258	Famiglia	Orefici Guido	Vice Brigad.	Direz. Poste Firenze
6732	»	Pannuzio cav. dott. Giuseppe	Referendario	Consiglio di Stato Roma
3608	Personale	Perotti Giovanni	Maresciallo	Ministero Guerra
2293	»	Perugini comm. Giuseppe	Dirett. capo	» Finanze
11731	Famiglia	Petrucci Giovanni	Ufficiale	Direzione Poste Milano
1516 3582	» Personale	Piazza Venceslao	Capit. freg.	Ministero Marina
2050	»	Serra Giovanni	Diseg. tecn.	» Guerra
6824	»	Sterpone Luigi	Maresciallo	» »
0745	»	Trovato Salvatore	S. tenente	Scuola appl. artigl. Genova
4080	Famiglia	Tucci Edoardo	Tenente Col.	Ministero Guerra

Circolare N. 111R (Servizio VIII).

IV Congresso Magistrale Abruzzese Molisano in Lanciano.

Ai viaggi in destinazione della stazione di S. Vito Lanciano e viceversa dei partecipanti al congresso suindicato, devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 12 al 19 settembre 1912.

Ritorno: dal 18 al 22 detto.

p. il Direttore generale
RINALDI.

Roma, settembre 1912 - Tip. Editr. Nazionale - C-80.

Circolare N. 112R (Servizio VIII).

X Esposizione internazionale di arte della città di Venezia.

FACILITAZIONI PER IL PUBBLICO.

(Vedi Circolare N. 33R-1912).

Si avverte che alle stazioni ammesse dalla Società Veneta alla vendita degli speciali biglietti di andata e ritorno per Venezia specificate nel quadro annesso a pagina 63 della Circolare N. 33R 1912 sono da aggiungersi quelle di Cividale e Tolmezzo le quali sono state autorizzate al rilascio di detti biglietti alle stesse condizioni delle altre, e cioè con validità di otto giorni e senza diritto a fermate intermedie.

Circolare N. 113R (Servizio VIII).

Congresso fra segretari ed impiegati degli Enti locali della Lombardia in Cremona.

Ai viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 12 al 16 settembre 1912.
Ritorno: dal 15 al 20 detto.

Circolare N. 114R (SERVIZIO VIII).

XV Congresso storico subalpino in Chieri.

Ai viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 12 al 18 settembre 1912.
Ritorno: dal 15 al 23 detto.

Circolare N. 115R. (SERVIZIO VIII).

Mostra zootecnica, fiera di cavalli e mostra canina in Cremona.

Per la circostanza della mostra zootecnica, della fiera di cavalli e della mostra canina che saranno tenute in Cremona dal 14 al 22 settembre 1912 devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni del bestiame, i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e ritorno: dal 12 al 26 settembre 1912.

SPEDIZIONI DEL BESTIAME

Andata: dal 12 al 22 settembre 1912.
Ritorno: dal 14 al 26 settembre 1912.

Per i trasporti dei cani è stato eccezionalmente consentito il ritorno gratuito, purchè venga pagata all'andata la *tariffa generale* nei modi previsti dall'art. 46 delle tariffe e che le relative spedi-

zioni vengano effettuate nei periodi di tempo stabiliti per le spedizioni del bestiame.

Il ritorno gratuito sarà accordato verso presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata, e di un certificato del Comitato della Mostra attestante che i cani figurarono alla medesima. I documenti stessi (da inviarsi al Controllo a giustificazione della gratuità del trasporto) saranno ritirati dalla stazione di Cremona, la quale riscuoterà per la spedizione di ritorno, la sola tassa di bollo.

Per il trasporto dei cani come bagaglio da effettuarsi nel medesimo periodo di tempo stabilito pei viaggi degli espositori e giurati, si richiede che essi siano accompagnati dal viaggiatore sì nell'andata che nel ritorno e, perciò, prima di fare la registrazione, occorre accertarsi di siffatta circostanza richiedendo la produzione del biglietto di viaggio.

Nell'andata lo speditore farà bollare la lettera di ammissione alla Mostra ed annotare sulla medesima, a cura dell'*Ufficio bagagli*, la data ed il numero di registrazione della spedizione.

Nel ritorno lo speditore presenterà la detta lettera di ammissione munita della dichiarazione dell'intervento alla Mostra e verso ritiro della lettera stessa (da spedirsi al Controllo a giustificazione della gratuità del trasporto), la stazione di Cremona registrerà la spedizione rilasciando una bolletta e riscuotendo la sola tassa di bollo.

Circolare N. 116[R] (SERVIZIO VIII).

Concorso nazionale di società corali in Prato (Toscana).

Ai viaggi dei partecipanti al concorso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 12 al 15 settembre 1912.
Ritorno: dal 14 al 17 detto.

Circolare N. 117R (Servizio VIII).

Concorso federale intersezionale di ginnastica in Como.

Pei viaggi dei partecipanti al concorso sopraindicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 17 al 22 settembre 1912.

RITORNO: dal 20 al 25 detto 1912.

Circolare N. 118R (Servizio VIII).

Sesto congresso nazionale della previdenza in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopraindicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 15 al 22 settembre 1912.

RITORNO: dal 20 al 30 detto 1912.

Circolare N. 119R. (Servizio VIII)

IV congresso nazionale delle latterie sociali e cooperative in Cremona.

Ai viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 15 al 18 settembre 1912.
Ritorno: dal 17 al 22 settembre 1912.

Circolare N. 120R (Servizio VIII).

Congresso nazionale fra le società di venditori di giornali in Firenze.

Ai viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo.

ANDATA: dal 17 al 21 settembre 1912.
RITORNO: dal 19 al 23 detto.

p. il Direttore Generale
RINALDI.

Roma, settembre 1912 - Tip. Editr. Nazionale - C-80.

SENTENZE

Erronea dichiarazione del contenuto delle spedizioni — Sopratassa — Disposizioni regolamentari C. B.

Il mittente deve dichiarare la merce che spedisce col nome ad essa assegnato nella classificazione delle merci.

In caso di inesatta dichiarazione del contenuto della spedizione di applica la sopratassa.

La circostanza che alla dichiarazione doganale sieno uniti i campioni della merce non esclude il tentativo di frode a danno delle Ferrovie e quindi non può esimere il mittente dal pagamento della sopratassa.

Le disposizioni regolamentari e complementari concordate dall'Ufficio Centrale di Berna ed approvate in Italia con le leggi 23 *dicembre* 1900 *N.* 495 *e* 20 *dicembre* 1908 *N.* 718, *formano parte integrante della Convenzione Internazionale pei trasporti Ferroviari.*

CORTE APP. TORINO, li 27-29 dicembre 1911. - Ambrosetti c. Ferrovie Stato.

FATTO.

Ritenuto che il 18 gennaio 1910 la Ditta Gustav Klug di Barmen spediva a piccola velocità a mezzo delle Ferrovie in servizio internazionale un vagone completo di latta bianca e verniciata del peso di Kg. 10338 all'indirizzo del Signor Giovanni Ambrosetti a Torino Dora, per Ciriè.

La merce fu dichiarata dallo speditore (eisenbleche) il prezzo di trasporto, dogana ed accessori doveva essere pagato dal destinatario in arrivo.

La stazione di Torino Dora, nel fare il conteggio del dovuto, applicava una multa di L. 453,93 perchè riconobbe che si trattava di latta verniciata o marezzata e latta bianca, e ritenne che la merce indicata nella lettera di vettura colla parola tedesca di « eisenbleche » fosse invece ferro in lamiera, e quindi fosse usata una dizione errata e tale da indurre la ferrovia ad applicare un minor prezzo di trasporto.

Sostenne la Ditta Ambrosetti in sporto reclamo in via amministrativa che tale multa era ingiusta ed inapplicabile alla spedizione di cui è caso sicchè la somma dovuta alle Ferrovie per l'esecuzione del trasporto in lite doveva essere di L. 2507,73 anzichè di L. 2971,66 esatta dalla stazione Dora. Avendo il reclamo avuto esito negativo la ditta, con atto del 3 giugno 1910 citava avanti il Tribunale di Torino le Ferrovie dello Stato ed all'udienza di spedizione della causa così concludeva.

Condannarsi l'Amm.ne convenuta al pagamento, a titolo di rimborso, per eccessività di tariffa, della somma di L. 453,93 in più esatta pella spedizione a Piccola Velocità del 18 gennaio 1910 da Barmen a Torino Dora per Ciriè, cogli interessi mercantili dalla domanda giudiziale e colle spese giudiziali.

La convenuta conchiuse in via principale perchè fosse dichiarata l'incompetenza del Tribunale per ragione di valore, in via subordinata le si desse atto d'una offerta di L. 83,98 che faceva per errore riscontrato nella tassazione e la si assolvesse da ogni diversa domanda, col favore delle spese.

Il Tribunale con sentenza del 20-21 scorso aprile, respinta l'eccezione pregiudiziale d'incompetenza sollevata dall'Amministrazione condannava questa a pagare alla Ditta Ambrosetti lire 83,98 assolvendola da ogni maggiore istanza, condannando la ditta stessa nelle spese di giudizio.

Contro tale sentenza promosse appello la ditta Ambrosetti con citazione 21 scorso agosto e pelle parti all'udienza di spedizione prendevansi rispettivamente le sovrariferite conclusioni.

Omissis.

DIRITTO.

Omissis.

Considerato in merito all'interposto appello che lo stesso deve essere riconosciuto infondato, e la denunciata sentenza confermata.

Non regge il primo motivo d'appello facente capo a che non vi sia stata inesatta dichiarazione della qualità della merce.

Sostiene la ditta Ambrosetti che la disposizione applicabile non fosse altra che quella dell'art. sesto della convenzione di Berna, stata approvata dalla legge italiana nella parte che così suona:

Ogni spedizione intenazionale deve essere accompagnata da una lettera di vettura la quale contenga le menzioni seguenti:

d) la natura della merce formante la spedizione: ed inoltre sostiene che dallo speditore si ottemperi al suo obbligo di esattamente indicare la natura dell'oggetto della spedizione cioè latta in parte bianca ed in parte verniciata designandola colla parola tedesca « eisenbleche » poichè come appare da prodotta perizia stragiudiziale, dalla Ditta provocata, del Prof. Ludovig Kappelmayr, asseverata con giuramento avanti il Pretore del III Mandamento di Torino in data del 14 settembre, la suddetta parola equivale a quelle italiane di latta, tola, lamina di ferro ed è una parola generica colla quale si indicano tutte le specie di latta o di lamina di ferro, e che essa può quindi indicare tanto la latta bianca quanto la verniciata; essere poi escluso che « eisenbleche » possa indicare specificatamente la latta bianca, giacchè questa specie di latta è nominata in tedesco « weisblech ».

È però ad osservare che quel referto peritale incompleto in quanto in essa nè si ammette nè si esclude se vi sia pure una parola tedesca apposita per la designazione della latta verniciata, dovendosi quindi ritenere per certo che detta latta sia designata colle parole per essa speciali (come riconosceva la stessa ditta Ambrosetti nella sua comparsa di primo giudizio) di « weissblech in bunt bedrückten blättern ».

Pur stando quindi a quella perizia stragiudiziale che la Ditta fa sua, completata dalla suddetta ammissione di quest'ultima, ben si scorge come non avesse il destinatario adempiuto al suo obbligo in ordine alla dichiarazione della natura della merce che doveva essere esatta. Invero egli non avrebbe dovuto per ottemperare a tale obbligo adoperare una dizione che solo nella sua genericità comprendeva la merce spedita pur essendovi apposite parole per indicarla in modo specifico e quale dizione usata dava ragionevole motivo al vettore di credere che essa non fosse quella spedita, ma invece semplicemente lamiera di ferro, poichè è fuori di contestazione che per questa indicare in modo specifico non siavi in lingua tedesca altra parola fuori di quella usata nella lettera di vettura; e grave fu l'inesattezza, quando si consideri che evidentemente un fine essenziale della esigenza che sia esatta l'indicazione della natura della merce quello si è di potere in base all'indicanda natura della merce per parte del destinatario liquidare il prezzo di trasporto, e che ora l'inesattezza veniva appunto ad influire su quella determinazione di prezzo, poichè essa si risolveva in quella che si era indicata con un nome di merce soggetta a minore prezzo di trasporto della merce (per di più spedita in casse chiuse) che era soggetta a maggior prezzo.

Che pertanto anche nell'ipotesi che la sola disposizione a tener presente ed applicare fosse quella surricordata della lettera *d*) del numero sei della convenzione di Berna, si dovrebbe ritenere essersi verificata una inesatta indicazione nell'oggetto della spedizione che dà luogo alla penale della sopratassa.

Ma tale ipotesi non si verificava, vale a dire si deve pure tener conto delle disposizioni complementari all'art. 6 della convenzione di Berna per le quali l'indicazione delle merci a spedirsi deve essere fatta come segue; *b*) gli articoli specificati nella classificazione delle merci e delle tariffe devono essere designati col nome assegnato a ciascuno di essi.

Di fronte a tale disposizione il mittente dovea nella lettera di vettura dichiarare la merce che spediva col nome ad essa assegnato nella classificazione delle merci pel servizio cumulativo italo germanico, ove a pag. 130, posizione 462, si trova la voce eisembleche perfettamente corrispondente alla voce italiana « ferro in lamiera »

della quale alla posizione 915 pag. 59; e a pag. 130 posizione 404 e 405 si trovano le voci « weissbleche » e weissbleche in bunt bedrückten blättern » corrispondenti alle posizioni della nomenclatura italiana 1362 e 1366 pag. 76 con le voci, la prima latta bianca e la seconda, latta litografata o marezzata in fogli; e che erano quelle che si doveano adoperare data la natura della merce spedita.

La difesa dell'appellante non si perita ad affermare che le sudette disposizioni complementari mai sarebbero esistite, ma si tratterebbe di una specie di commento, d'interpretazione della convenzione di Berna fatta ad uso e consumo delle Ferrovie di Stato italiane, stato inserito in una speciale edizione della Convenzione edita in lingua italiana il 22 dicembre 1908.

Ma non è fondata una tale difesa e ben si può, anzi si deve tener conto di quelle disposizioni complementari poichè dopo la legge 15 dicembre 1892 n. 910 la quale promulgava in Italia la Convenzione di Berna, vennero le altre leggi 23 dicembre 1900 n. 495 e 20 dicembre 1908 n. 718 portanti le modificazioni ed aggiunte concordate dall'ufficio centrale di Berna al quale giusta l'art. 1 e 57 di quella convenzione era affidato lo studio delle disposizioni regolamentari e complementari che vengono a formare parte integrante della suddetta convenzione.

Considerato che il secondo motivo d'appello lo si fa consistere in che nella ipotesi, non ammessa, che lo speditore avesse usata una denominazione non esatta e non appropriata tuttavia non potrebbesi, pella specialità del caso, applicare la penalità pretesa dalla ferrovia perchè giammai quest'ultima potea essere indotta all'applicazione d'un prezzo minore di quello dovuto pel trasporto, nè il contegno dello speditore sarebbe stato conciliabile con un tentativo di frode a danno della ferrovia il quale sarebbe represso dall'applicata penalità la quale è basata sull'art. 7 della convenzione di Berna, si fonda in linea di fatto quel motivo d'appello su che alla lettera di vettura era allegata, perchè la ferrovia potesse eseguire la relativa operazione alla frontiera, la dichiarazione doganale, e che a tale dichiarazione (in cui era la merce indicata quale lamiere di ferro) allegata alla lettera di vettura, lo speditore unì, come pel caso di bisogno vien dedotto a prova testimoniale, due campioni

della merce oggetto della spedizione stessa cioè delle due specie di latta.

Ma anche quel motivo d'appello deve essere riconosciuto infondato e deve esse respinto al pari che, quale inconcludente, del capitolo di prova.

Invero non era eliminato il pericolo che venisse l'Amministrazione ferroviaria frodata in ordine al prezzo di trasporto, imperocchè il documento del quale i suoi agenti doveano tenere conto per la determinazione di tale prezzo era unicamente la lettera di vettura, alla quale non si allega che i campioni fossero uniti al fine d'impedire che le ferrovie fossero indotte in errore sulla vera natura della merce stata spedita in casse chiuse; la dichiarazione doganale era un documento il di cui effetto era esaurito una volta che in base ad esso si era addivenuto all'operazione doganale ed in altro luogo che a Torino, cioè alla frontiera, e che non era destinato a produrre alcuna conseguenza in ordine alla determinazione del prezzo di trasporto e di cui quindi per nulla era necessario un esame che per tanto è a presumersi non sia stato fatto per parte degli agenti che in Torino erano incaricati di stabilire tal prezzo di trasporto in base ad altro documento cioè alla lettera di vettura.

Nè vale l'invocarsi per parte della ditta Ambrosetti la sentenza della Corte Suprema in data dell'11 giugno 1909 in causa Ferrovie dello Stato contro Rossi-De Gaspari riportata nel giornale *la Giurisprudenza* di quell'anno 1909, a pag. 1155, poichè la decisione si fondò in modo sostanziale, per ritenere non dovuta la sovratassa, che la merce pella quale nella lettera di vettura era stata spedita sciolta e scoperta ed era quindi visibile alla ferrovia; e su che si desume, dall'art. 7 della convenzione di Berna, in cui si parla di contenuto di colli e non semplicemente di merci, che siasi voluto punire l'inesattezza della dichiarazione solamente per le merci spedite in colli ossia in apposito involucro od imballaggio e non per le merci spedite senza imballaggio. Non si tratta quindi di insegnamento che possasi utilmente invocare dall'appellante per la presente fattispecie in cui la merce era stata spedita in casse chiuse e la quale quindi non era, salvo scopertura delle casse, visibile alle ferrovie.

Che dovendosi respingere i sollevati motivi d'appello e quindi confermare la denunciata sentenza, le spese di secondo grado devono essere poste a carico della Ditta Ambrosetti quale soccombente.

Azioni derivanti dal contratto di trasporto — Sentenza di rigetto — Ricorso in Cassazione — Inammissibilità per decorsa prescrizione.

È inammissibile il ricorso per cassazione proposto contro una sentenza di rigetto dell'istanza quando dalla pubblicazione della sentenza è decorso il termine di prescrizione proprio dell'azione dedotta in giudizio.

CASS. NAPOLI, 14 maggio 1912. - Pres. Cosenza; est. Sorrentino. P. M. Boscero (concl. contrarie), Salemme c. Ferrovie Stato.

Omissis.

Osserva che Nicola Salemme convenne l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato davanti il Pretore di Santamaria per esser rivalso dei danni pei deterioramenti cagionati ai mobili in legno da lui lavorati, che, giusta analogo contratto, furono dalla convenuta trasportati a Cerignola, e poi novellamente a Santamaria ove rimasero nella stazione per molto tempo e vennero danneggiati. Con sentenza 13-18 dicembre 1909 il Pretore respinse l'eccezione di prescrizione di sei mesi, di che nello articolo 146 della Tariffa, e, nel merito dispose una istruzione circa il valore della merce.

Il Tribunale di Santamaria, con sentenza 25-31 maggio 1910, accolse invece l'eccezione di prescrizione, perchè dal 31 ago-

sto 1908, in cui Salemme seppe, che i mobili giacevano nella Stazione, alla data del libello introduttivo del giudizio erano decorsi più che sei mesi. Di questa sentenza Salemme, ammesso al gratuito patrocinio, chiede l'annullamento pel motivo che il Tribunale trascurò di occuparsi del reclamo amministrativo che interruppe il corso della prescrizione. Con controricorso l'Amministrazione convenne circa il lamentato difetto di motivazione, ma sostiene, che il dispositivo della sentenza debba essere, per altro ordine di idee, confermato, e precisamente perchè dalla pubblicazione della denunziata sentenza alla interposizione del ricorso passarono più che sei mesi, e quindi si avverò una novella prescrizione, onde il ricorso deve ritenersi inammessibile.

Osserva, che, come pei principii del giure è noto, affinchè i diritti e le analoghe azioni non rimangano indefinitivamente incerti ed in sospeso, l'articolo 2128 del Codice Civile disponga, che si ha come non interrotta la prescrizione, quando la citazione od intimazione sia nulla pei motivi ivi indicati, l'istante receda dalla dimanda o sia questa perenta o rigettata; in siffatti casi l'attore perde il beneficio della massima *omnes actiones, quae morte vel tempore pereunt, semel incluso e judicio, salvae permanent.* Essendo stata, nella specie, rigettata la domanda di Salemme, fa sorgere la primitiva interruzione un novello termine, che non può non essere quello dell'azione che s'intese esperire. Avrebbe potuto il ricorrente ovviare, intimando il ricorso pria che fosse decorso il novello termine, imperocchè, com'è noto, la procedura non conferisce diritti ed azioni, ma soltanto il mezzo come farli valere, quando siano tuttora vivi, ond'è che il mezzo procedurale del ricorso non può far rivivere, come nella specie, quell'azione, che, per incuria, venne ad estinguersi.

Che non sussista il dubbio, se il rigetto della domanda, debba essere, mercè sentenza semplicemente definitiva, ovvero passata in cosa giudicata, imperocchè, se la sentenza di rigetto costituisce una eccezione ai casi, che giudiziariamente interrompono la prescrizione, e se per le sentenze insuscettibili di gravame non è a parlare di prescrizione dell'azione, ma di insussistenza del diritto, è un assurdo il sostenere, che debba la sentenza di rigetto essere insuscettiva di gravame.

Che non valga l'assunto, che, essendo intervenuta una sentenza non sia a parlare di brevi prescrizioni, ma della ordinaria prescrizione, imperocchè, come si è accennato, il breve termine per alcune azioni ha la ragione d'essere sull'indole speciale di alcune obbligazioni, l'adempimento delle quali non potrebbe, senza perturbazione degli obbligati, rimaner lungamente sospesa per incuria degli aventi diritto, ed è risaputo altresì, che l'interruzione della prescrizione influisce sul tempo passato, lasciando integro quello avvenire, così che la prescrizione interrotta riprende un nuovo corso.

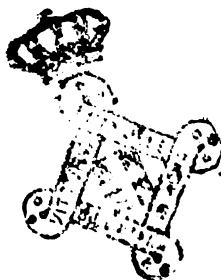
Che conseguentemente essendo venuta, nella specie, a mancare di base l'azione, debba dichiararsi inammessibile il ricorso, rimanendo così le su espresse ragioni sostituite a quelle indicate nella parte motiva della denunciata sentenza.

Che non valga che il Supremo Collegio venga così ad esaminare in fatto la sussistenza della prescrizione, imperocchè si è in tema d'inammessibilità di ricorso ed in ciò il Supremo Collegio è giudice di fatto.

Invero, siccome in fatto giudica, quando si oppone l'acquiescenza della sentenza, la decorrenza del termine, la mancanza di interesse, di qualche requisito essenziale, la nullità della notificazione, così in fatto il Collegio viene a giudicare dell'inammessibilità del presente ricorso fondata sulla prescrizione, che ha fatto venir meno il diritto posto a base dell'azione.

P. q. m. la Corte dichiara inammessibile il ricorso.

Errata-corrige

—

Ordine Generale N. 10-1912. (Bollett. N. 32): A pagina 2 dell'allegato *A*, seconda riga, la denominazione « Ponte delle Alpi » deve essere rettificata in « Ponte nelle Alpi »; a pagina 5 dell'allegato stesso di contro al nome della stazione di Longarone-Zoldo la seconda distanza indicata in km. 701 deve essere rettificata in km. 901.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . . .	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO V - N. 38

19 SETTEMBRE 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁂

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, 1912. settembre — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 - C-60.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

D. M. ***del 7 settembre* 1912 *che fissa la lunghezza, agli effetti della tassazione dei trasporti, della linea Volterra Saline-Volterra città* (1).**

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto l'articolo 43 della legge 7 luglio 1907 N. 429;

Vista la deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nell'adunanza del 14 agosto 1912, relativa al computo della distanza tassabile della linea Volterra Saline-Volterra città avente un tratto a dentiera;

Su proposta del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e merci pei quali non vale la tariffa contenuta nell'allegato I° alla convenzione approvata con la legge 5 aprile 1908, N. 137, la lunghezza della linea Volterra Saline-Volterra città è fissata in Km. 17.

Roma, 7 settembre 1912.

Il Ministro
SACCHI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 215 dell'11 settembre 1912.

Ordine Generale N. 13. (Servizio VI).

Modificazioni al regolamento per il vestiario uniforme del personale.

(Appendice N. 11)

Si porta a conoscenza del Personale l'unita Appendice al Regolamento per il Vestiario Uniforme, con la quale viene estesa la concessione gratuita dei vestiari impermeabili inscritti negli inventari del minuto materiale di esercizio.

Ordine di Servizio N. 277. (Servizi VII, VIII e XI).

Apertura all'esercizio della linea Saline di Volterra-Volterra e cambiamento di nome della stazione di Volterra in Saline di Volterra.

Col giorno 16 settembre 1912 verrà aperta al pubblico servizio la nuova linea Saline di Volterra-Volterra, di cui è concessionario il Comune di Volterra, e dallo stesso giorno ne assumerà l'esercizio l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in relazione alla legge 5 aprile 1908 N° 137.

Contemporaneamente l'attuale stazione di *Volterra* assumerà la nuova denominazione di *Saline di Volterra*.

1. *Descrizione della linea.* — La nuova linea, a semplice binario, è la prosecuzione di quella Cecina-Saline di Volterra e si svolge: per i primi 3418 m. ad aderenza normale, per i successivi m. 4056 con sistema a dentiera e per la rimanente parte di m. 991 nuovamente ad aderenza normale, con regresso al Km. 7 + 553, con curve del raggio minimo di m. 200 e pendenze varie fino a raggiungere il massimo del 25 ‰ nel primo tratto e del 100 ‰ nel secondo a dentiera, mentre nell'ultimo tratto (asta di regresso lunga m. 120 e stazione), la linea è in orizzontale.

La nuova linea della lunghezza complessiva di m. 8345 oltre la lunghezza di 120 m. dell'asta di regresso ,misura fra gli assi dei F. V. delle stazioni estreme di Saline di Volterra e Volterra m. 8047.

Lungo la nuova linea vi sono due case cantoniere doppie e due semplici quattro passaggi a livello tutti muniti di chiusura.

La nuova linea comprende, per il servizio pubblico, la sola stazione di Volterra.

2. *Descrizione delle stazioni e dei servizi cui sono abilitate.* — SALINE DI VOLTERRA: stazione d'origine della nuova linea con F. V. al Km. 311+073,90 (da Roma) a destra nel senso da Saline di Volterra a Volterra.

È protetta, verso Volterra, da un disco di 2ª categoria situato a destra dei treni in arrivo e a m. 900 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo.

VOLTERRA: stazione con F. V. al Km. 8+047,22 a destra nel senso da Saline di Volterra a Volterra;

— binari di corsa: due in orizzontale compresi fra le progressive Km. 7+945 e Km. 8+175 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 140.

— Scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico dalle due parti, bilancia a ponte della portata di tonn. 30, sagoma limite;

— rimessa locomotive e rifornitore;

— segnale di protezione: disco, da considerarsi di 1ª categoria, verso Saline di Volterra situato in corrispondenza della traversa limite di stazionamento del deviatoio di regresso, a destra dei treni che proseguono su Volterra dall'asta di regresso.

— Ufficio telegrafico incluso nel circuito 1145 con la chiamata L. R.

A ciascuna estremità del tratto a dentiera trovasi un disco fisso di rallentamento situato a destra dei treni in arrivo; all'estremità dell'asta di regresso, un disco di fermata assoluta.

La stazione di Volterra viene abilitata a tutti i trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, merci a G. V., a P. V. Ordinaria e Accelerata, di veicoli e di bestiame.

3. *Giurisdizione.* — La linea Saline di Volterra-Volterra viene compresa nel Compartimento di Firenze ed è aggregata:
per il Servizio Movimento e Traffico al 4° Riparto della Sezione Movimento e Traffico di Pisa; per il servizio del Materiale e della Trazione alla Sezione Trazione di Pisa; per il servizio del Mantenimento al Riparto di Cecina della Sezione di Pisa e per il servizio Sanitario all'Ufficio Sanitario Compartimentale di Firenze.

Per le somministrazioni di materiali e materie in genere e per quella del vestiario per il personale provvederà il Magazzino Approvvigionamenti di Firenze, mentre per gli stampati ed oggetti di cancelleria provvederà il Magazzino stampe di Bologna.

4. *Tariffe.* — Per la tassazione dei trasporti di viaggiatori, bagagli, cani, velocipedi e piccoli animali, giornali, numerario, merci, feretri, veicoli e bestiame, tanto in servizio locale tra Saline di Volterra e Volterra, quanto da o per stazioni oltre Saline di Volterra valgono per la linea Saline di Volterra-Volterra, i prezzi e le condizioni risultanti dal fascicolo « *Tariffe e Condizioni pei trasporti sulla linea Saline di Volterra-Volterra* ».

Per i trasporti da oltre o per oltre la stazione di Saline di Volterra il tratto Saline di Volterra-Volterra deve essere considerato, agli effetti della tassazione, come a sè stante.

La relativa distanza non deve quindi, in alcun caso, essere cumulata con quella del rimanente percorso, pel quale sono da applicarsi le tariffe in vigore sulla Rete dello Stato.

5. *Concessioni speciali e trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (Edizione 1° gennaio 1909) » ed il « Regolamento pei trasporti militari (Edizione 1° luglio 1911) » sono applicabili anche sul percorso della linea Saline di Volterra-Volterra, in tutte le loro tariffe, prescrizioni e modalità.

I prezzi di trasporto e le tasse minime portati dalle concessioni speciali e dal regolamento anzidetto sono da applicarsi in quanto risultino più convenienti di quelli offerti al pubblico, di cui al fascicolo « Tariffe e Condizioni pei trasporti sulla linea Saline di Volterra-Volterra » indicato nel precedente punto 4.

Anche per i trasporti eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento per i trasporti militari il percorso del

tronco Saline di Volterra-Volterra non deve essere cumulato agli effetti della tassazione, con quello da oltre o per oltre Saline di Volterra.

6. *Rilascio dei biglietti.* — Esistendo sul tronco Saline di Volterra-Volterra due sole classi, 1ª e 3ª, sui biglietti di qualsiasi specie rilasciati da oltre e per oltre la stazione di Saline di Volterra deve indicarsi la classe scelta dai viaggiatori (prima o terza) per il percorso sul detto tronco e quella (prima, seconda o terza) per la percorrenza oltre.

In conseguenza, per i trasporti di viaggiatori da oltre e per oltre Saline di Volterra, devonsi usare solo biglietti Mod. I-203 per i viaggi a tariffa ordinaria e Mod. I-201 ed I-202 per i viaggi a tariffa ridotta in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

7. *Termini per la resa a destinazione dei trasporti.* — Per il computo dei termini di resa relativi ai trasporti percorrenti la linea Saline di Volterra-Volterra valgono le norme e condizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato, da applicarsi al detto percorso separatamente. — Pei trasporti quindi interessanti, oltre tale percorso, anche linee dello Stato, i detti termini si calcolano distintamente per i due tratti da Volterra a Saline di Volterra o viceversa e da Saline di Volterra ad altra stazione delle Ferrovie dello Stato o viceversa, applicando per ciascun tratto i termini di resa stabiliti per la G. V., per la P. V. Accelerata o per la P. V. Ordinaria, a seconda dei casi. Naturalmente si tiene conto del tempo impiegato su ciascun percorso per stabilire se, o meno, colle eventuali compensazioni, vi fu ritardo rispetto al percorso complessivo.

8. *Riconsegna a destinazione dei trasporti.* — I trasporti fra Saline di Volterra e quelli in partenza da oltre Saline con destinazione di Volterra, sono messi a disposizione del destinatario entro le 24 ore dal loro arrivo. Per gli altri trasporti, quelli cioè in partenza dalla nuova stazione di Volterra per stazioni delle Ferrovie dello Stato, restano ferme le disposizioni delle relative tariffe.

9. *Treni.* — Il servizio della linea sarà fatto con cinque coppie di treni in corrispondenza a quelle attualmente in vigore sull'altra linea Pisa-Saline di Volterra.

10. *Scritturazioni e versamenti.* — Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo Stazione valgono le Norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N° 160-1909.

La stazione di Volterra effettuerà i proprî versamenti alla Cassa Compartimentale di Firenze, ogni giorno (lettera *A* dell'elenco annesso all'Ordine di Servizio N° 275-1908).

La stazione medesima provvederà coi proprî fondi al pagamento delle competenze del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea provvederà col proprio personale la Cassa di Firenze.

11. *Carte di libera circolazione.* — Per l'anno corrente le carte di libera circolazione (Serie *A* e *At*) ed i biglietti a libretto serie *As* (per servizio) comprendenti la linea Cecina-Volterra, saranno tenuti validi anche per la nuova linea Saline di Volterra-Volterra.

Sono estese alla nuova linea Saline di Volterra-Volterra tutte le altre disposizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Il fascicolo « *Tariffe e Condizioni pei trasporti sulla linea Saline di Volterra-Volterra* » sarà distribuito alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze.

Un certo numero di copie del detto fascicolo sarà dato in deposito ad alcune stazioni della Toscana per la vendita al pubblico al prezzo di L. 0,10 per ogni esemplare.

Tutte le altre stazioni dovranno accettare ed inoltrare le eventuali domande di acquisto del ripetuto fascicolo con le modalità stabilite nell'art. 36 delle « Norme per il servizio contabile del Capo stazione (Edizione 1° luglio 1909) ».

Le modificazioni da apportarsi in conseguenza di quanto sopra alla « Prefazione Generale (parte seconda) all'Orario Generale di Servizio » sono state comprese nella ristampa in corso, di detta pubblicazione; per quelle da introdursi nel volume « Prontuario

Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) e nei « Prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni » veggasi l'Allegato A al presente Ordine Generale.

La distanza tassabile della nuova linea è virtuale per effetto dell'esistenza del tratto a dentiera.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 278. (Servizio VII).

Apertura all'esercizio della linea Busca-Dronero.

Col giorno 20 settembre 1912 verrà aperta al pubblico servizio la linea Busca-Dronero, di cui è concessionario il Comune di Dronero, e dallo stesso giorno l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ne assumerà l'esercizio in relazione alla legge in data 27 giugno 1912.

1. *Descrizione della linea.* — La nuova linea a semplice binario, si dirama dalla linea Cuneo-Saluzzo al Km. 14+943,38 presso la testata destra del ponte sul torrente Maira ossia a metri 576,42 dalla stazione di Busca, mediante deviatoio incontrato di punta dai treni provenienti da Busca e che dà luogo al nuovo bivio di Dronero; si sviluppa a sinistra della linea Cuneo-Saluzzo e sulla destra del torrente suddetto per una lunghezza complessiva di m. 12.100,80, dei quali m. 9.547,65 in rettilinei e m. 2.553,15 in curve, di cui due con raggio di m. 400 ed una con raggio di m. 500 mentre tutte le altre hanno 1000 metri di raggio. La linea che fra gli assi dei F. V. delle stazioni estreme misura m. 12.537,02, è in salita continuata verso Dronero con pendenze variabili dal minimo dell'1.500‰ al massimo del 13,71‰, fatta eccezione per l'ultimo tratto comprendente la stazione di Dronero, che si trova in orizzontale; lungo la medesima vi sono 10 caselli, 5 garette e 29 passaggi a livello tutti muniti di chiusura. La nuova linea comprende, oltre la stazione estrema di Dronero, la Casa Cantoniera di Monastero Pratavecchia.

2. *Descrizione della Casa cantoniera di Monastero Pratavecchia e della stazione di Dronero. - Servizi cui sono abilitate.*

MONASTERO PRATAVECCHIA, casa cantoniera con:

— Fabbricato viaggiatori al Km. 9 + 124,52 (da Busca) a destra nel senso da Busca a Dronero, dalle quali stazioni dista rispettivamente m. 9124,52 e m. 3412,50. La casa cantoniera è in pendenza del 2‰ ed è sprovvista di segnali fissi di protezione:

DRONERO, stazione con:

— Fabbricato viaggiatori al Km. 12 + 537,02 (da Busca) a sinistra venendo da Busca;

— Binari di corsa: tre compresi fra le progressive chilometri 11 + 625,60 e Km. 12 + 052,60 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, della lunghezza utile rispettivamente di metri 300,300 e 250.

— Scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico dalle due parti, bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate, sagoma limite;

— Rimessa per le locomotive e rifornitore;

— Segnali di protezione: un semaforo di 2ª categoria situato a sinistra dei treni in arrivo ed a m. 900 dalla punta del deviatoio estremo d'ingresso alla stazione;

— Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4430 con la chiamata D. R.

La Casa cantoniera di Monastero Pratavecchia sarà ammessa ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani ed esercitata per mezzo di un guardiano in base agli art. 25 e 31 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni relative pubblicate con l'Ordine di servizio N. 160-1909.

La Casa cantoniera stessa distribuirà biglietti tanto di corsa semplice che di andata-ritorno per le stazioni ed ai prezzi indicati nell'allegato *B*.

La stazione di Dronero sarà abilitata a tutti i trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli, cani, merci a G. V., P. V. Accelerata e P. V. Ordinaria, veicoli e bestiame.

Il bivio Dronero è protetto:

a) verso Busca, da due ali semaforiche di 1ª categoria collocate su un ponte a segnali situato in stazione di Busca verso l'estremo lato Cuneo, in precedenza di m. 65 al deviatoio estremo il quale trovasi a m. 356 dalla punta del deviatoio del bivio; l'ala a sinistra che è anche quella più in alto comanda ai treni in partenza verso Cuneo, l'altra comanda a quelli in partenza verso Dronero;

b) verso Cuneo, da un semaforo ad un'ala di 1ª categoria collocato a m. 200 dalla punta del deviatoio e preceduto a m. 900 da un semaforo di 3ª categoria.

c) verso Dronero, da un semaforo ad un'ala di 1ª categoria situato a m. 200 dalla punta del deviatoio e preceduto a m. 900 da un semaforo di 3ª categoria.

Tutti i segnali suddetti sono collocati a destra dei treni cui comandano.

I segnali di protezione del bivio verso Cuneo e verso Dronero servono anche per la protezione della stazione di Busca.

Il deviatoio del bivio e i segnali relativi sono manovrati con apparato centrale le cui leve sono situate in apposita cabina impiantata presso il bivio. Opportuni collegamenti vincolano la manovra dei segnali a quella delle sbarre del passaggio a livello della strada di Villafalletto, interessante le due linee.

A m. 450 dal bivio, la linea è attraversata a raso dalla Tramvia Busca-Cuneo, e alla protezione dell'attraversamento si provvede verso Busca con l'ala destra del segnale di cui il precedente punto *a*); verso Dronero col segnale di 3ª categoria di cui al precedente punto *c*); verso la tramvia con un disco girevole da ciascun lato, opportunamente collegato ad un ago di deviazione.

3. *Giurisdizione.* — La linea Busca-Dronero viene compresa nel Compartimento di Torino ed è aggregata: per il servizio Movimento e Traffico al 2° Riparto della 1ª Sezione di Torino, per il Servizio del Materiale e della Trazione alla Sezione di Torino, per il Servizio del Mantenimento alla Sezione di Cuneo, e per il Servizio Sanitario all'Ufficio Sanitario compartimentale di Torino.

Per le somministrazioni di materiali e materie in genere, per stampati ed oggetti di cancelleria provvederanno i Magazzini stampe ed ex Economato di Torino.

4. *Treni.* — Il servizio della linea sarà fatta con tre coppie di treni.

5. *Distanze chilometriche.* — Le distanze chilometriche riguardanti la nuova linea risultano nella tabella N. 21 bis compresa nell'allegato *A* al presente Ordine di servizio.

6. *Tariffe.* — Pei trasporti di viaggiatori, bagagli, velocipedi, giornali e cani, nonchè per quelli di merci, veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, sono in tutto applicabili sulla linea Busca-Dronero le tariffe e condizioni in vigore sulla Rete dello Stato, comprese quelle in base alle Concessione speciali ed al Regolamento dei trasporti militari.

L'applicazione delle tasse avrà luogo cumulando il percorso della linea suddetta con quello della Rete dello Stato.

Agli effetti del computo delle tasse dei biglietti di abbonamento ordinari, la linea stessa dovrà considerarsi di terza categoria e sarà ammessa, senza aumento di prezzo, negli abbonamenti per l'intera Rete.

Per gli abbonamenti speciali che interessano la linea Cuneo-Saluzzo, il tronco Busca-Dronero sarà da considerarsi come percorso di congiunzione con l'applicazione della relativa tariffa.

Per l'applicazione della tariffa dei combinabili viene istituita la tratta N. 21 bis Busca-Dronero della quale le stazioni interessate saranno prossimamente fornite ed i cui prezzi sono:

1ª classe L. 1,30; 2ª classe L. 0,90; 3ª classe L. 0,60.

7. *Scritture e versamenti.* — Per le scritture concernenti il servizio viaggiatori, bagagli, cani, biciclette, ecc., valgono le disposizioni contenute nella seconda parte delle « Norme per il servizio delle gestioni viaggiatori » e per le scritture riguardanti i trasporti di merci, numerario, carte-valori, veicoli, bestiame, ecc., saranno da osservarsi le « Norme per il servizio contabile dello gestioni merci », e quelle « per il servizio contabile del Capostazione » pubblicate con l'Ordine di servizio N. 160-1909.

La stazione di Dronero effettuerà i propri versamenti alla Cassa Compartimentale di Torino ogni giorno (lettera *A* dell'elenco annesso all'Ordine di Servizio N. 275-1908 per la periodicità dei versamenti delle stazioni).

La casa cantoniera di Monastero Pratavecchia rimetterà gli introiti giornalieri alla stazione di Dronero, la quale resta incaricata di provvedere alle scritturazioni e relativi versamenti.

La stazione di Dronero provvederà coi propri fondi al pagamento delle competenze del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea del nuovo tronco Busca-Dronero provvederà con proprio personale la Cassa Compartimentale di Torino.

8. *Carte di libera circolazione.* — Per il corrente anno tutte le carte di libera circolazione che comprendono la linea Cuneo-Saluzzo dovranno essere tenute valide anche per il tratto Busca-Dronero.

Per le aggiunte da introdursi nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » e nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, veggasi l'Allegato *A* al presente Ordine di servizio; le aggiunte alla « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio (parte seconda) » vennero già comprese in detta pubblicazione in corso di ristampa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 279. (SERVIZIO VIII).

Concessione speciale XX - Servizio cumulativo con la « Santhià-Biella ».

(Vedi Ordine di Servizio N. 166-1912)

Essendo stata ammessa la strada ferrata di Biella all'applicazione della Concessione speciale XX, si avverte che la medesima venne fornita delle occorrenti Tessere da L. 1, e che dovranno te-

nersi validi i biglietti emessi dalle sue stazioni direttamente per quelle di confine o porto di mare delle ferrovie dello Stato.

Pei viaggi di ritorno dall'estero potranno quindi essere rilasciati biglietti diretti per le stazioni della suddetta ferrovia coll'applicazione, sul percorso della ferrovia medesima, degli stessi prezzi attualmente su di essa in vigore per analoghi viaggi di ritorno effettuati in base alla Concessione speciale XI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 280. (Servizi VII e X)

Carrozze cellulari e loro trattamento in servizio.

I. — Carrozze di nuova costruzione.

Sono testè entrate in servizio N. 48 carrozze cellulari di nuova fornitura aventi la serie K^CR ed i numeri dal 48107 al 48154 alle quali sono state assegnate le residenze risultanti dall'elenco allegato.

Tali carrozze sono di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria ma a completa disposizione del Ministero dell'Interno al quale sono cedute in noleggio.

Per le riparazioni, la pulizia, la lubrificazione, l'illuminazione e l'eventuale riscaldamento e disinfezione di tali carrozze provvede a propria cura e spese l'Amministrazione ferroviaria. Il Ministero dell'Interno a sua volta risponde dei danni e degli ammanchi attribuibili a fatto o colpa del personale di scorta o dei detenuti e di tali danni dovrà esser fatta regolare contestazione agli

Agenti di scorta nella stazione di residenza o di destinazione della carrozza, redigendo apposito verbale che dovrà essere firmato anche dal Verificatore.

Le Officine e le Squadre Rialzo dovranno pertanto imputare ai rispettivi conti permanenti di esercizio, le spese che incontreranno per dette carrozze, in quanto non siano addebitabili al Ministero degli Interni per le ragioni sopra accennate.

Resta però inteso che, trattandosi di carrozze di nuova fornitura e quindi sottoposte al periodo di garanzia, saranno a carico della Ditta costruttrice le sostituzioni e le riparazioni di pezzi di ricambio o i guasti dipendenti da difettosa costruzione che si manifestassero, durante detto periodo. In tali casi le Officine e le Squadre rialzo si regoleranno secondo le norme di cui gli Ordini di servizio 65-1908 (Capitolo VI) e 367-1908, coll'avvertenza di esporre sulle perizie di addebito le quote di spese generali previste nell'allegato E alle « *Istruzioni sulla Contabilità delle Officine* ».

I percorsi a vuoto delle citate carrozze sono gratuiti, purchè non superino complessivamente ogni anno quelli a carico, escludendo dal computo i percorsi a vuoto per e dalle Officine e Squadre rialzo e per le eventuali corse di prova, i quali pure si effettueranno gratuitamente.

Per la eventuale eccedenza e per i cambi di deposito — considerando come tali anche le temporanee dislocazioni dalla stazione di residenza ad altra — il Ministero dell'Interno corrisponderà la tassa di cent. 5 per asse-chilometro e di cent. 7 se i percorsi a vuoto avvengono con treni diretti.

Le Divisioni del Movimento rimetteranno trimestralmente al proprio Servizio Centrale l'elenco dei percorsi fatti da ciascuna carrozza *a carico* ed *a vuoto* tenendo distinti dagli altri i percorsi a vuoto per cambio deposito od assimilati e trascurando quelli fatti per andare e ritornare dalle Officine o dalle Squadre rialzo e per corse di prova.

II. — Carrozze già in servizio.

Per le altre carrozze cellulari già in circolazione, tanto di proprietà del Ministero dell'Interno (K. 9100 a 9130) quanto di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria (K. 48100 a 48106), nulla è innovato; resta quindi stabilito che continueranno ad essere a carico del Ministero dell'Interno le spese di ordinaria e straordinaria manutenzione, nonchè quelle di riparazione, rialzi, ecc. non dovute a fatti imputabili all'Amministrazione ferroviaria.

Le Officine e le Squadre rialzo dovranno quindi — come per il passato — fornire di volta in volta, all'Autorità di pubblica sicurezza i dati necessari perchè possa compilare la consueta richiesta di riparazione, indicando anche l'ammontare approssimativo della spesa ed attendendo che la richiesta stessa ritorni debitamente approvata dall'Autorità competente, prima di por mano ai lavori.

Per tali carrozze l'Amministrazione ferroviaria ha l'obbligo di provvedere regolarmente alla pulizia interna ed esterna ed alla lubrificazione, per le quali operazioni il Ministero dell'Interno corrisponde già un compenso annuo a *forfait* per ciascuna carrozza.

I percorsi a vuoto effettuati da tali carrozze per l'invio in riparazione nelle Officine e nelle Squadre rialzo, per le eventuali corse di prova, per il ritorno alla Stazione di residenza dopo la riparazione, nonchè per i casi contemplati per le carrozze nuove nel penultimo capoverso del precedente paragrafo I, sono a carico del Ministero dell'Interno collo stesso compenso stabilito per le carrozze cellulari di nuova fornitura.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 26, 29 *e* 34.

ELENCO

delle carrozze cellulari coll'indicazione delle rispettive residenze

Serie e numeri	RESIDENZA	Serie e numeri	RESIDENZA
Carrozze di proprietà del Ministero dell'Interno (*)		K 9126	Palermo
		» 9127	Messina
		» 9128	Genova P. S.
K 9100	Ravenna	» 9129	Napoli
» 9102	Udine	» 9130	Palermo
» 9103	Foggia		
» 9104	Bari	**Carrozze di proprietà delle Ferrovie dello Stato** (già in servizio)	
» 9105	Foggia		
» 9107	Venezia		
» 9108	Cremona	K 48100	Firenze
» 9109	Roma	» 48101	Parma
» 9110	Milano	» 48102	Firenze
» 9111	Arona	» 48103	Ancona
» 9112	Alessandria	» 48104	Firenze
» 9113	Genova P. P.	» 48105	Pistoia
» 9114	Saluzzo	» 48106	Modena
» 9118	Cuneo		
» 9120	Alessandria	(di nuova fornitura)	
» 9123	Livorno	K 48107	Roma
» 9124	Torino P. N.	» 48108	»
» 9125	Palermo	» 48109	Palermo
		» 48110	»

(*) Le carrozze che mancano per completare la progressività dei numeri sono state demolite.

Serie e numeri	RESIDENZA	Serie e numeri	RESIDENZA
K 48111	Roma Trastevere	K 48139	Benevento
» 48112	Castellamare A.	» 48140	Napoli
» 48113	Firenze	» 48141	Bari
» 48114	Torino P. N.	» 48142	»
» 48115	Bardonecchia	» 48143	Firenze
» 48116	Cuneo	» 48144	Messina
» 48117	Milano C.	» 48145	Foggia
» 48118	»	» 48146	»
» 48119	Firenze	» 48147	Avellino
» 48120	Reggio C.	» 48148	»
» 48121	Milano C.	» 48149	Ancona
» 48122	Genova P. P.	» 48150	»
» 48123	Varese	» 48151	Livorno
» 48124	Savona	» 48152	Pisa
» 48125	Pavia	» 48153	Pistoia
» 48126	Firenze	» 48154	Siena
» 48127	Siracusa		
» 48128	Brescia		
» 48129	Piacenza		
» 48130	Venezia		
» 48131	Udine		
» 48132	Bologna		
» 48133	»		
» 48134	»		
» 48135	»		
» 48136	Pisa		
» 48137	Napoli		
» 48138	Campobasso		

Ordine di Servizio N. 281. (Servizio VIII).

Biglietti di abbonamento per studenti.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

A seguito dell'Ordine di Servizio N. 260-1912 si avverte che le domande dei biglietti di abbonamento, a pagamento rateale, per studenti, dovranno dalle stazioni di preparazione indicate nell'Ordine di Servizio N. 55-1907 essere trasmesse, per la determinazione delle tasse relative ai periodi successivi al primo, non più al Controllo Prodotti di Firenze, ma bensì all'Ufficio di emissione a cui esse fanno capo pel rilascio dei biglietti di abbonamento ordinari.

Restano in tal senso modificate le disposizioni dell'art. 8 punto 5°, ultimo capoverso, delle Norme per il Servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 282 (Servizio VII).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Monza-Molteno.

(Vedi Ordine di Servizio N. 394-1911).

In seguito a comunicazioni ricevute dalle Ferrovie Nord Milano, il primo capoverso del punto 20 dell'Ordine di Servizio N. 394-1911 deve essere completato nel senso che per i trasporti in servizio cumulativo fra la Ferrovia Monza-Molteno e le altre linee esercitate dalle Ferrovie Nord Milano le tasse minime si applicano nella misura della metà per il percorso sulla Ferrovia Monza-Molteno e pure nella misura della metà per il percorso sulle Ferrovie Nord Milano, ferma restando, beninteso, l'applicazione della tassa minima intera per il percorso delle Ferrovie dello Stato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al pernale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 283. (Servizio VIII).

Servizio italo-svizzero.

Di conformità a partecipazione avuta dalle Ferrovie Svizzere si avverte che, a datare dal 1° ottobre 1912, la stazione di Singen verrà ammessa alla tariffa speciale a Piccola Velocità Accelerata del percorso estero, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale, che saranno perciò da inserirsi a pag. 364 del 15° Supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera:

		TARIFFA SPECIALE a P. V. accelerata	
		a	*b*
		5 tonn.	10 tonn.
Singen . . .	Chiasso	5.53	3.38
	Pino	4.90	2.97

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 284 (Servizio X).

Nuova classificazione e numerazione dei veicoli riscattati dalle Ferrovie della Valsugana, Cremona-Borgo S. Donnino e Alessandria-Ovada.

Nel prospetto qui allegato sono indicati i veicoli riscattati col 1° luglio 1912 dalle Ferrovie della Valsugana, Cremona-Borgo S. Donnino e Alessandria-Ovada in conseguenza dell'avvenuto passaggio delle Ferrovie stesse alla Rete dello Stato. — In detto prospetto figurano le nuove marche che i veicoli in parola devono ricevere in armonia al sistema di classificazione e numerazione adottato per gli altri veicoli di proprietà delle Ferrovie dello Stato.

Le Officine veicoli, tanto quelle dello Stato, quanto quelle private, e le Squadre di rialzo che ne hanno i mezzi dovranno disporre che, entrando in riparazione i veicoli di cui si tratta ancora muniti della vecchia marcatura, siano loro applicate le nuove marche di sigla, serie e numero di servizio, in sostituzione di quelle che hanno, seguendo le stesse norme prescritte per la marcatura degli altri veicoli delle Ferrovie dello Stato.

Si fa presente che in tale occasione dovrà pure essere applicata la nuova marca relativa alla categoria di velocità, che ai bagagliai DU^{CR} 401 a 406 della Ferrovia della Valsugana e D-1078, 1080, 1082 della Ferrovia Alessandria-Ovada dovrà essere assegnata rispettivamente la portata di 6 e 5 tonnellate e che ai carri NB-7825 a 7832, 7942 a 7955 di quest'ultima Ferrovia dovrà essere aumentata la portata da tonnellate 15 a 16.

Si rammenta infine che 63 dei 66 carri della Ferrovia della Valsugana erano stati precedentemente presi a nolo dalle Ferrovie dello Stato (Veggasi O. S. N° 274-1911), assegnando loro altre serie e numeri di servizio, che dovranno ora essere sostituiti da quelli indicati nel seguente prospetto.

Distribuito agli agenti delle classi 26, 28, 29 *e* 34.

Nuova classificazione e numerazione dei veicoli riscattati dalle Ferrovie della Valsugana, Cremona-Borgo S. Donnino e Alessandria-Ovada.

Tipo del veicolo	Vecchie marche			Nuove marche				Annotazioni
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	
Veicoli riscattati dalla Ferrovia della Valsugana.								
Carrozza di III classe con terrazzini aperti di testa	SIFV	CT^CR	501	FS	CT^CR	**43.461**	3	
»	»	»	502	»	»	**43.462**	»	
»	»	»	503	»	»	**43.463**	»	
»	»	»	504	»	»	**43.464**	»	
»	»	»	505	»	»	**43.465**	»	
»	»	»	506	»	»	**43.466**	»	
»	»	»	507	»	»	**43.467**	»	
»	»	»	508	»	»	**43.468**	»	
»	»	»	509	»	»	**43.469**	»	
»	»	»	510	»	»	**43.470**	»	
»	»	»	511	»	»	**43.471**	»	
»	»	»	512	»	»	**43.472**	»	
»	»	»	513	»	»	**43.473**	»	

Tipo del veicolo	Vecchie marche			Nuove marche				Annotazioni
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	
Carrozza di III classe con terrazzini aperti di testa.	SIFV	CTCR	514	FS	CTCR	43.474	3	
»	»	»	515	»	»	43.475	»	
Carrozza mista di I e II classe con terrazzini aperti di testa	»	ABTCR	601		ABTCR	59.712	»	
»	»	»	602	»	»	59.713	»	
»	»	»	603	»	»	59.714	»	
»	»	»	604	»	»	59.715	»	
»	»	»	605	»	»	59.716	»	
»	»	»	606	»	ABTR	59.717	»	
»	»	»	607	»	»	59.718	»	
»	»	»	608	»	»	59.719	»	
Bagagliaio con compartimento postale	»	DUCR	401	»	DUCR	90.254	»	
»	»	»	402	»	»	90.255	»	
»	»	»	403	»	»	90.256	»	
»	»	»	404	»	»	90.257	»	
»	»	»	405	»	»	90.258	»	
»	»	»	406	»	»	90.259	»	

Tipo del veicolo	Vecchie marche			Nuove marche				Annotazioni
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	
Carro coperto per trasporto merci e bestiame.	SIFV	Gc	301	FS	G	**230.000**	3	Marcato attualmente N. G. 12.000 F.S.
»	»	»	302	»	»	**230.001**	»	» » » 12.001 »
»	»	»	303	»	Gc	**230.002**	»	» » » 12.002 »
»	»	»	304	»	»	**230.003**	»	» » » 12.003 »
»	»	»	305	»	»	**230.004**	»	» » » 12.004 »
»	»	»	306	»	»	**230.005**	»	» » » 12.005 »
»	»	»	307	»	»	**230.006**	»	» » » 12.006 »
»	»	»	308	»	»	**230.007**	»	» » » 12.007 »
»	»	»	309	»	»	**230.008**	»	» » » 12.008 »
»	»	»	310	»	»	**230.009**	»	» » » 12.009 »
»	»	»	311	»	»	**230.010**	»	» » » 12.010 »
»	»	»	312	»	»	**230.011**	»	» » » 12.011 »
»	»	»	313	»	»	**230.012**	»	» » » 12.012 »
»	»	»	314	»	»	**230.013**	»	» » » 12.013 »
»	»	»	315	»	»	**230.014**	»	» » » 12.014 »
»	»	»	316	»	»	**230.015**	»	» » » 12.015 »
»	»	»	317	»	»	**230.016**	»	» » » 12.016 »
»	»	»	318	»	»	**230.017**	»	» » » 12.017 »

Tipo del veicolo	Vecchie marche			Nuove marche				Annotazioni
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	
Carro coperto per trasporto merci e bestiame.	SIFV	Gc	319	FS	Gc	**230.018**	3	**Marcato attualmente N. G. 12.018 F. S.**
»	»	»	320	»	»	**230.019**	»	» » » 12.019 »
»	»	»	321	»	»	**230.020**	»	» » » 12.020 »
»	»	»	322	»	»	**230.021**	»	» » » 12.021 »
»	»	»	323	»	»	**230.022**	»	» » » 12.022 »
»	»	»	324	»	»	**230.023**	»	» » » 12.023 »
»	»	»	325	»	»	**230.024**	»	» » » 12.024 »
»	»	»	326	»	»	**230.025**	»	» » » 12.025 »
»	»	»	327	»	»	**230.026**	»	» » » 12.026 »
»	»	»	328	»	»	**230.027**	»	» » » 12.027 »
»	»	»	329	»	»	**230.028**	»	» » » 12.028 »
»	»	»	330	»	»	**230.029**	»	» » » 12.039 »
»	»	»	331	»	»	**230.030**	»	» » » 12.029 »
»	»	»	332	»	»	**230.031**	»	» » » 12.030 »
»	»	»	333	»	»	**230.032**	»	» » » 12.031 »
»	»	»	334	»	»	**230.033**	»	» » » 12.032 »
»	»	»	335	»	»	**230.034**	»	» » » 12.033 »
»	»	»	336	»	»	**230.035**	»	» » » 12.034 »

Tipo del veicolo	Vecchie marche			Nuove marche				Annotazioni
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	
Carro coperto per trasporto merci e bestiame.	SIFV	G^c	337	FS	G^c	**230.036**	3	Marcato attualmente N. G. 12.037 F. S.
»	»	»	338	»	»	**230.037**	»	» » » 12.038 »
»	»	»	339	»	»	**230.038**	»	» » » 12.035 »
»	»	»	340	»	»	**230.039**	»	» » » 12.036 »
Carro scoperto con le sole sponde di fianco mobili	»	P	801	»	P_f	**601.200**	4	» » » »
»	»	»	803	»	»	**601.201**	»	» » » »
»	»	»	101	»	»	**624.100**	»	» » NPf 13.100 »
»	»	»	102	»	»	**624.101**	»	» » » 13.101 »
»	»	»	103	»	»	**624.102**	»	» » » 13.109 »
»	»	»	104	»	»	**624.103**	»	» » » 13.102 »
»	»	»	105	»	»	**624.104**	»	» » » 13.103 »
»	»	»	106	»	»	**624.105**	»	» » » 13.108 »
»	»	»	107	»	»	**624.106**	»	» » » 13.104 »
»	»	»	108	»	»	**624.107**	»	» » » 13.105 »
»	»	»	109	»	»	**624.108**	»	» » » 13.106 »
»	»	»	110	»	»	**624.109**	»	» » » 13.107 »
»	»	»	111	»	»	**624.110**	»	» » » 13.110 »

Tipo del veicolo	Vecchie marche			Nuove marche				Annotazioni
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	
Carro scoperto con le sole sponde di fianco mobili	SIFV	P	112	FS	P_f	**624.111**	4	Marcato attualmente N P f 13.114 F. S.
»	»	»	113	»	»	**624.112**	»	» » » 13.113 »
»	»	»	114	»	»	**624.113**	»	» » » 13.111 »
»	»	»	115	»	»	**624.114**	»	» » » 13.112 »
Carro scoperto con bilico e con tutte le sponde mobili	»	Q	201	»	Q	**721.500**	»	» » N Q 13.500 »
»	»	»	202	»	»	**721.501**	»	» » » 13.501 »
»	»	»	203	»	»	**721.502**	»	» » » 13.502 »
»	»	»	204	»	»	**721.503**	»	» » » 13.503 »
»	»	»	205	»	»	**721.504**	»	» » » 13.504 »
»	»	»	206	»	»	**721.505**	»	» » » 13.505 »
»	»	»	207	»	»	**721.506**	»	» » » 13.506 »
»	»	»	208	»	»	**721.507**	»	» » » 13.507 »
Carro spartineve	»	V_n	802	»	V_n	**806.526**	»	

Veicoli riscattati dalla Ferrovia Cremona Borgo S. Donnino.

Tipo del veicolo	Vecchie marche			Nuove marche				Annotazioni
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	
Carrozza di III classe con terrazzini aperti di testa.	FCB	C	20	FS	CTCR	39.200	3	
»	»	»	21	»	»	39.201	»	
»	»	»	22	»	»	39.202	»	
»	»	»	23	»	»	39.203	»	
»	»	»	24	»	»	39.204	»	
»	»	»	25	»	»	39.205	»	
Carrozza mista di I e II classe e bagagliaio con terrazzini aperti di testa.	»	ABD	1	»	ABDTCR	61.800	»	
»	»	»	2	»	»	61.801	»	
»	»	»	3	»	»	61.802	»	
Carro coperto per trarporto merci e bestiame.	»	G	1	»	G	280.040	»	
»	»	»	2	»	»	280.041	»	
»	»	»	3	»	»	280.042	»	
»	»	»	4	»	»	280.043	»	

Tipo del veicolo	Vecchie marche			Nuove marche				Annotazioni
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	
Carro coperto per trasporto merci e bestiame.	FCB	G	5	FS	G	**230.044**	3	
»	»	»	6	»	»	**230.045**	»	
»	»	»	7	»	»	**230.046**	»	
»	»	»	8	»	»	**230.047**	»	
»	»	»	9	»	»	**230.048**	»	
»	»	»	10	»	»	**230.049**	»	
Carro scoperto a a sponde fisse.	»	M	50	»	L	**428.000**	»	
»	»	»	51	»	»	**428.001**	»	
»	»	»	52	»	»	**428.002**	»	
»	»	»	53	»	»	**428.003**	»	
»	»	»	54	»	»	**428.004**	»	
»	»	»	55	»	»	**428.005**	»	
Carro scoperto con le sole sponde di fianco mobili.	»	V	100	»	Pf	**624.000**	»	
»	»	»	101	»	»	**624.001**	»	
»	»	»	102	»	»	**624.002**	»	

Tipo del veicolo	Vecchie marche			Nuove marche				Annotazioni
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	
Carro scoperto con le sole sponde di fianco mobili.	FCB	V	103	FS	PF	624.003	3	
»	»	»	104	»	»	624.004	»	
»	»	»	105	»	»	624.005	»	

Veicoli riscattati dalla Ferrovia Cremona B. S. Donnino.

Tipo del veicolo	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	Annotazioni
Carrozze di III classe con terrazzini aperti di testa.	SAO	C	822	FS	CT	39.206	3	
»	»	»	824	»	»	39.207	»	
»	»	»	826	»	»	39.208	»	
»	»	»	828	»	»	39.209	»	
»	»	»	830	»	»	39.210	»	
»	»	»	832	»	»	39.211	»	
Carrozza mista di I e II classe con terrazzini aperti di testa.	»	AB	410	»	ABT	54.229	»	
»	»	»	412	»	»	54.230	»	
»	»	»	414	»	»	54.231	»	
»	»	»	416	»	»	54.232	»	

Tipo del veicolo	Vecchie marche			Nuove marche				Annotazioni
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	
Bagagliaio con con porte alla testata e ponticelli d'intercomunicazione senza mantici.	SAO	D	1078	FS	Di	**81.900**	»	
»	»	»	1080	»	»	**81.901**	»	
»	»	»	1082	»	»	**81.902**	»	
Carro coperto per trasporto merci e bestiame.	»	NB	7825	»	G	**252.600**	2	
»	»	»	7826	»	»	**252.601**	»	
»	»	»	7827	»	»	**252.602**	»	
»	»	»	7828	»	»	**252.603**	»	
»	»	»	7829	»	»	**252.604**	»	
»	»	»	7830	»	»	**252.605**	»	
»	»	»	7831	»	»	**252.606**	»	
»	»	»	7832	»	»	**252.607**	»	
»	»	»	7942	»	»	**252.700**	»	
»	»	»	7943	»	»	**252.701**	»	
»	»	»	7944	»	»	**252.702**	»	
»	»	»	7945	»	»	**252.703**	»	
»	»	»	7946	»	»	**252.704**	»	

Tipo del veicolo	Vecchie marche			Nuove marche				Annotazioni
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	
Carro coperto per trasporto merci e bestiame.	SAO	NB	7947	FS	G	252.705	3	
»	»	»	7948	»	»	252.706	»	
»	»	»	7949	»	»	252.707	»	
»	»	»	7950	»	»	252.708	»	
»	»	»	7951	»	»	252.709	»	
»	»	»	7952	»	»	252.710	»	
»	»	NB	7953	»	»	252.711	2	
»	»	»	7954	»	»	252.712	»	
»	»	»	7955	»	»	252.713	»	
Carro scoperto a sponde fisse.	»	M	4412	»	L	428.006	4	
»	»	»	4413	»	»	428.007	»	
»	»	»	4414	»	»	428.008	»	
»	»	»	4415	»	»	428.009	»	
»	»	»	4416	»	»	428.010	»	
»	»	»	4517	»	»	428.011	»	
»	»	»	4519	»	»	428.100	»	
»	»	»	4520	»	»	428.101	»	
»	»	»	4521	»	»	428.102	»	

Tipo del veicolo	Vecchie marche			Nuove marche				Annotazioni
	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Categoria di velocità	
Carro scoperto a sponde fisse.	SAO	M	4522	FS	L	**428.103**	4	
»	»	»	4523	»	»	**428.104**	»	
»	»	»	4524	»	»	**428.105**	»	
»	»	»	4525	»	»	**428.106**	»	
»	»	»	4526	»	»	**428.107**	»	
Carro scoperto con tutte le sponde mobili.	»	»	2605	»	P	**624.006**	»	
»	»	»	2606	»	»	**624.007**	»	
»	»	»	2520	»	»	**624.115**	»	
»	»	»	2521	»	»	**624.116**	»	

Ordine di Servizio N. 285. (Servizio VIII).

Servizio diretto italo-francese (P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 204-1912).

Con validità dal 1° ottobre 1912 la stazione di Mongrassano Cervicati viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 8 P. V! (frutta secche) del servizio diretto italo-francese P. L. M.

A pagina 182 della relativa tariffa diretta, edizione 1. gennaio 1907, sarà pertanto da introdursi il nome della predetta stazione coi prezzi sotto indicati ai quali, beninteso, saranno da applicarsi gli aumenti portati dal 1° foglio di modificazioni ed aggiunte del 2 maggio 1911.

		a		b	c (†)	d (†)
		5 tonn.	10 tonn.	10 tonn. (1)	10 tonn. (1)	10 tonn.
		Prezzi per quintale				
Mongrassano Cervicati.	Iselle	6.11	5.19	3.87	2.71	2.48
	Modane	6.45	5.52	4.12	2.77	2.52
	Ventimiglia	6.28	5.35	3.99	2.74	2.50

(1) Carico da eseguirsi dalla parte.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 286. (SERVIZIO II).

Variazioni da apportarsi al testo della Nomenclatura dei conti in vigore dall'esercizio 1911-1912.

(Vedi Ordini di Servizio N. 164, 230 e 383 del 1911, N. 13 e 186 del 1912).

Pag. 5. — Dal quarto capoverso del punto tre delle avvertenze, dopo le parole «*ai conti di bilancio*» sopprimere le parole: «*da effettuarsi coi mandati d'ordine di giro* Mod. *B*-13 e *B*-13 bis ». V. Istruzione N. 5-1912.

Pag. 15. — Nella dizione del sottoconto *25 - A - 2* di entrata, sopprimere le parole « *e per riscaldamento dei treni* » sopprimendo anche il secondo punto dell'annotazione postavi a lato « *non sarà da girarsi la spesa ecc.* ».

Pag. 15. — Al conto *25 B* di entrata aggiungere il sottoconto: « 1 bis. - *Per riscaldamento treni* » col N. 100 bis di partitario e colla seguente annotazione: « *Spesa da addebitarsi al Servizio del traffico. - In essa non viene compresa quella per il riscaldamento in marcia a mezzo delle locomotive; nè si effettua il giro della spesa relativa alla manutenzione dei tubi e degli accoppiamenti* ».

Pag. 33. — Gli attuali sottoconti del conto *11 - A - 2* della spesa « *Piroscafi* » sono sostituiti dai seguenti:

a) *Combustibile* . . . . (449).
b) *Materie di consumo per scafo e camera*. . (450).
c) *Materie di consumo per macchine* . . . (451).
d) *Ricambio del materiale d'inventario* . . (452).

Pag. 33. — Il sottoconto *11 - B - 1* della spesa « *Servizio Centrale IX, Uffici esterni* » viene suddiviso nei seguenti:

a) *Illuminazione e riscaldamento* . . . . (453).
b) *Riparazione del materiale d'inventario* . (453 bis).
c) *Diversi* . . . . (453 ter).

Pag. 33. — Gli attuali sottoconti del conto *11 - B - 2* della spesa, « *Piroscafi* » sono sostituiti dai seguenti:

a) *Riparazione e manutenzione scafo e camera* (454).
b) *Riparazione e manutenzione macchine* . . (455).
c) *Diversi* . . . . (456).

Pag. 33. — L'attuale conto *12* della spesa è soppresso e viene sostituito dal seguente:

« 12. — *Manutenzione degli approdi* ». . . (457).

Pag. 36. — L'attuale sottoconto *K*) del conto *17 - A - 5* della spesa, viene soppresso e sostituito dai seguenti:

« K) *Combustibile ed altre materie per carrelli trasbordatori delle stazioni* ». . . . (518).
« K 1) *Combustibile ed altre materie per generatori di vapore per il riscaldamento dei treni* . . . . (518 bis).

Pag. 41. — Gli attuali sottoconti del conto *23* della spesa, sono modificati come in appresso:

A) *Forniture di magazzino*:

1. *Combustibile* . . . . (634).
2. *Materie di consumo per scafo e camera* (635).
3. *Materie di consumo per macchine* . (636).
4. *Ricambio del materiale d'inventario* (637).
5. *Materie per la manutenzione degli approdi* . . . . (638).

B) *Spese dirette*:

1. *Riparazione e manutenzione scafo e camera* . . . . (639).
2. *Riparazione e manutenzione macchine* (640).
3. *Manutenzione degli approdi* . . . (641).
4. *Diversi* . . . . (642).

Pag. 60. — È istituito il nuovo conto fuori bilancio:

« 22 bis. - *Materiale rotabile in corso di liquidazione e non ancora inscritto nell'inventario dell'esercizio* . . . . . . (1022 bis)

Pag. 62. — All'annotazione posta di contro al conto *50* fuori bilancio, aggiungere « *e dalle Ragionerie* ».

Distributo agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 287. (*Esercizio ferrovie complementari sicule*).

Estensione di servizio nelle stazioni di Naro, Camastra, Realmonte e Siculiana.

La stazione di Naro del tronco Canicattì-Naro, la stazione di Camastra del tronco Naro-Camastra e le stazioni di Realmonte e Siculiana del tronco P. Empedocle-Siculiana, fin qui abilitate al trasporto di merci a G. V. ed a P. V. O. limitatamente ai colli non eccedenti il peso di 100 Kg. ciascuno e senza limite di peso per ogni singola spedizione, saranno, a partire dal giorno 25 settembre 1912, ammesse senza alcuna restrizione a tutti i trasporti, tanto in servizio locale quanto in servizio diretto con le altre stazioni della Sicilia e del Continente, di merci a G. V., a P. V. O. ed a P. V. Acc. compresi i veicoli ed il bestiame, sotto l'osservanza delle norme relative ai trasporti sulle linee complementari della Sicilia (Ordine di Servizio N. 249-1912, allegato *c*).

In conseguenza nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1098) », si dovrà:

— a pagina 22, 62, 77 e 93, di contro ai nomi delle stazioni, rispettivamente, di Camastra, Naro, Realmonte e Siculiana, nelle colonne 8 e 10 depennare i richiami (2) e nelle colonne 9, 11 e 12 esporre le lettere A, V, B.

Nella « Prefazione Generale all'Orario generale di servizio, Parte seconda (1 maggio 1912) » si dovrà togliere di fronte alle stazioni surricordate l'indicazione L. O. a.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 77. (Servizio VIII).

Accettazione dei documenti di trasporto.

Si è rilevato che non sempre le stazioni curano di accertare se i documenti di trasporto siano dal mittente compilati esattamente in ogni loro parte, a norma degli articoli 92 e 93 delle Tariffe.

Per quanto riguarda ad esempio la richiesta della tariffa speciale, le stazioni accettano talvolta dichiarazioni ambigue o contradditorie, come le seguenti: « *tariffa generale la più ridotta, tariffa generale ridotta, tariffa generale a piccola velocità accelerata* (nelle spedizioni di merci) ecc. », tal'altra la domanda della tariffa speciale è scritta soltanto sul bollettino di consegna, oppure presenta cancellature o raschiature non convalidate dalla firma del mittente.

Tutte queste irregolarità danno spesso luogo a contestazioni tanto nei riguardi della tassazione dei trasporti, che in quelli della misura della responsabilità che si assume l'Amministrazione con l'accettazione dei trasporti medesimi.

Si è altresì constatato che le stazioni accettano sovente documenti di trasporto non conformi al modello stabilito, o stampati su carta troppo leggera, o non regolarmente firmati dallo speditore.

A tal riguardo si deve tener presente che la nota di spedizione o la lettera di porto costituiscono il documento essenziale del contratto di trasporto stipulato tra le parti e la ferrovia, epperò si richiede che tali documenti siano in ogni loro parte compilati dili-

gentemente e nei modi prescritti, rifiutando di accettare quelli presentati irregolarmente compilati.

Con l'occasione si richiama alle stazioni l'osservanza delle Circolari N. 62 del 1909 e N. 13-1912, relative alle dichiarazioni generiche della qualità delle merci.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

p. il Direttore Generale
RINALDI.

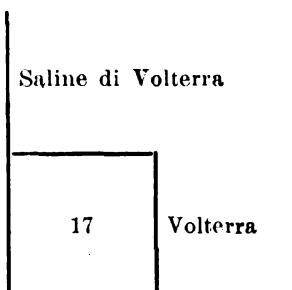
Appendice N. 11
al Regolamento vestiario uniforme

A pagina 69 nella Tabella *E* « *Vestiario accessorio che l'Amministrazione concederà in uso a talune categorie di Personale e da inscriversi negli inventari del minuto materiale di esercizio* » e nella colonna « Categorie di Personale » di fronte alla voce:

« Abiti completi d'incerato » da modificarsi in « Vestiari completi impermeabili (Giacca, Pantaloni, Cappello) » e di seguito alle indicazioni già esistenti, devonsi aggiungere le seguenti:

Macchinisti, Fuochisti, Manovratori, Capi Squadra manovratori, Capi manovra, Capi deviatori, Capi Squadra deviatori, Deviatori, Verificatori, Agenti addetti alla untura dei veicoli, Capi Squadra guardiani d'Officina, Guardiani d'Officina, Sorveglianti ed Operai del Telegrafo, Sorveglianti della Linea, Agenti addetti alla illuminazione (elettrica, gas, petrolio) nelle aree scoperte delle stazioni, Agenti delle lampisterie, Agenti guardie notturne delle stazioni, Agenti stabili ed in prova della pulizia delle carrozze, Operai dei Depositi Locomotive e delle Squadre di Rialzo che lavorano nei piazzali per deficienza di locali coperti.

Approvata dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 16 agosto 1912.

(73 *bis*) **Saline di Volterra-Volterra.**

Saline di Volterra

17

Volterra

Prezzo dei biglietti in distribuzione alla casa cantoniera di Monastero Pratavecchia

Casa cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce i biglietti	Prezzo dei biglietti compresa la tassa di bollo di centesimi 5 (*)						Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
			corsa semplice			andata e ritorno			
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
Monastero Pratavecchia	Busca-Dronero	Dronero	0.55	0.40	0.30	0.75	0.55	0.40	Dronero
		Busca	1.25	0.90	0.60	1.80	1.30	0.85	
		Saluzzo	3.30	2.35	1.55	4.95	3.50	2.25	
		Cuneo	3.10	2.20	1.45	4.60	3.25	2.10	
		Manta	2.85	2.—	1.35	—	—	—	
		Tarantasca	1.95	1.35	0.90	—	—	—	
		S. Benigno al Grana	2.30	1.60	1.05	—	—	—	
		Villafalletto	1.80	1.30	0.85	—	—	—	
		Costigliole Saluzzo	2.30	1.60	1.05	—	—	—	
		Verzuolo	2.65	1.85	1.20	—	—	—	

(*) In aumento ai prezzi suindicati devesi riscuotere la sopratassa di bollo di cent. 5 di cui la legge N. 12 del 12 gennaio 1909 a favore dei danneggiati del terremoto. Da tale sopratassa sono soltanto esclusi i biglietti per Dronero e per Busca.

staz

terr
in C
di V

dica

terr
ciat
zion

dif
nel

tat

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 277-1912.

Nel Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pag. 8 modificare l'indicazione della linea Cecina-Volterra (appartenente alla Direzione Compartimentale di Firenze) in Cecina-Saline di Volterra, ed aggiungere la nuova linea Saline di Volterra-Volterra.

— a pag. 89 fra Saline di Reggio e Salone inserire:

Saline di Volterra	Cecina-Saline di Volterra	Firenze (Sez. Pisa)	Pisa	73. 73A 73 *bis*

V	B	G	A	O	V	B	S.P.	—	T	F	—	—	1	30	S

— a pag. 107 di contro al nome di Volterra modificare le indicazioni contenute nelle colonne dal 2 al 5 nel modo seguente:

Saline di Volterra-Volterra	Firenze (Sez. Pisa)	Pisa	73 *bis*

Nell'Indice grafico delle tabelle polimetriche il nome di Volterra deve essere cambiato in Saline di Volterra, e deve essere tracciata la nuova linea « Saline di Volterra-Volterra » con l'indicazione del numero 144.

— a pag. 142 e 143 nelle tabelle polimetriche 73 e 73 *A* modificare il nome di Volterra esposto tanto nelle intestazioni quanto nelle tabelle stesse, in Saline di Volterra.

— a pag. 144 inserire la tabella polimetrica N° 73-*bis* riportata nell'allegato *B*.

— a pag. 234 fra Saline di Reggio e Salone inserire:

Saline di Volterra	117. 30. 15	1003	1017

— a pag. 237 sostituire le attuali distanze esposte di contro al nome di Volterra con le seguenti:

1003 17 (6)	1017 17 (6)

riportando in calce la seguente nota:

(6) « da tassare separatamente non essendo ammesso il cumulo delle distanze. »

— a pag. 26, 73 e 78 di contro ai nomi delle stazioni di Casino di Terra, Ponte Ginori e Riparbella, nella colonna 2, modificare l'indicazione della linea Cecina-Volterra in « Cecina-Saline di Volterra ».

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, il nome della stazione di Volterra dovrà essere modificato in Saline di Volterra, e nella sede opportuna dovrà essere aggiunta la nuova linea Saline di Volterra-Volterra con la stazione di Volterra, esponendo la distanza e l'instradamento che nei prontuari medesimi risulta esposto per Saline di Volterra (già Volterra), nonchè la distanza di Km. 17, relativa al percorso sulla nuova linea, con apposito richiamo alla nota: « Da tassarsi separatamente non essendo ammesso il cumulo delle distanze ».

Inoltre nei fascicoli *Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali e marittimi appartenenti alle Amministrazioni Secondarie Continentali, alle linee di Navigazione ecc., che partecipano alle Tariffe Speciali N° 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo* (Edizione 1° ottobre 1910) *e servizio diretto ferroviario-marittimo viaggiatori e bagagli*

(Ediz. 1° marzo 1911) *e merci e valori* (Ediz. 1° luglio 1910), dovrà essere riportato il nome della stazione di *Saline di Volterra* colle relative indicazioni, e dovranno modificarsi quelle attualmente esposte per Volterra analogamente a quanto è stato sopra indicato.

La modificazione riflettente il cambiamento del nome della stazione di *Volterra in Saline di Volterra* dovrà essere praticata in tutte le pubblicazioni di servizio in cui è indicato il nome della stazione medesima.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 278-1912.*

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pag. 7 aggiungere alle linee del Compartimento di Torino:

BUSCA-DRONERO;

— a pag. 20 di contro al nome della stazione di Busca, nella colonna 5, aggiungere il N. 21 bis;

— a pag. 37 fra Dossobuono e Dubino (casa cantoniera) inserire:

Dronero	Busca-Dronero	Torino (Sez. Torino I)	Cuneo

21-*bis*	V	B	G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	—	1	30	S

— a pag. 57 fra Monasterace Stilo e Moncalieri inserire:

Monastero Pratavecchia (Casa cantoniera)	Busca-Dronero	Torino (Sez. Torino I)	Cuneo

21-*bis*	V (6)	B (6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

— all'indice grafico delle tabelle polimetriche aggiungere la linea Busca-Dronero con la indicazione del numero 116;

— a pag. 116 riportare la seguente tabella:

(21 bis) Busca-Dronero.

Busca		
10	*Monastero Pratavecchia*	
13	4	Dronero

e nella tabella (21) Cuneo-Saluzzo considerare il nome della stazione di Busca come scritto in carattere grassetto.

— a pag. 226 fra Dossobuono e Dubino (casa cantoniera) inserire:

Dronero	129, 102, 30, 15	1362 *	1376 *

— a pag. 229 fra Monasterace Stilo e Moncalieri inserire:

Monastero Pratavecchia (casa cantoniera)	129, 102, 30, 15	1369 **	1373 **

Per le altre aggiunte che sono da apportarsi alla « Parte Terza » del « Prontuario » stesso, in seguito alla nuova stazione di diramazione di Busca, verrà provveduto a mezzo della 4ª Appendice.

Inoltre nei Prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, le stazioni della Rete inscriveranno, nella sede opportuna, il nome della stazione

di Dronero (linea Busca-Dronero) e per la distanza ed il relativo instradamento si regoleranno come segue:

— la stazione di Busca esporrà detta distanza in km. 13;

— le altre stazioni della Rete formeranno detta distanza aggiungendo Km. 13 a quella esposta nei loro prontuari per la stazione di Busca.

L'instradamento da indicarsi sarà quello stesso segnato per la stazione di Busca.

Infine nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (Edizione 1° ottobre 1910) » a pag. 16, fra Dossobuono e Dueville, dovrà essere inserito:

Dronero . .	3	1	2	3	3	3	3

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910) » a pag. 7, fra Dossobuono e Dueville, dovrà essere inserito:

Dronero	587	922	1373

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi, ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° marzo 1911) » a pag. 19 fra Dossobuono e Dueville dovrà essere inserito:

Dronero .	Savona-Livorno C.	590	Savona-Livorno C.-Roma.	925	Savona-Livorno C.-Battipaglia.	1376

Circolare N. 121R. (Servizio VIII)

IX Congresso italiano di stomatologia in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 16 al 22 settembre 1912.
Ritorno: dal 20 settembre al 1° ottobre 1912.

Circolare N. 122R (Servizio VIII).

IV Congresso Nazionale della gioventù socialista in Bologna.

Ai viaggi dei partecipanti al Congresso sovra indicato, devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 17 al 22 settembre 1912.
Ritorno: dal 20 al 25 detto.

Circolare N. 123^R (Servizio VIII).

VII Congresso Nazionale di studi ed attività sociale in Venezia.

Ai viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 18 al 28 settembre 1912.
Ritorno: dal 22 settembre al 4 ottobre 1912.

Circolare N. 124R (Servizio VIII).

XI Congresso nazionale d'idrologia, climatologia e terapia fisica in Napoli.

Ai viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 25 settembre al 7 ottobre 1912.
Ritorno: dal 1° al 12 ottobre 1912.

p. Il Direttore Generale
RINALDI.

Roma, settembre 1912 - Tip. Editrice Nazionale - C- 0

SENTENZE

Il fatto che una vettura di un treno si fermi al di fuori del limite estremo del marciapiede di una stazione, non include alcuna colpa nè del personale ferroviario nè dell'Amministrazione.

TRIB. NAPOLI - 19 luglio 1912. — De Francesco c. Ferrovie dello Stato.

Omissis.

Ritenuto in fatto che con atto 15 marzo 1912 il sig. Gennaro de Francesco convenne innanzi questo Tribunale il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato in contraddittorio del quale dedusse: che la sera del 3 dicembre 1910 partì da Napoli per Frattamaggiore alle ore 17.15, che giunto il treno, a quest'ultima stazione le ultime due carrozze non giunsero all'altezza del marciapiede rimanendo fuori e per giunta senza che la località fosse illuminata; che mentre egli cominciava a scendere dal treno, fu dato il segnale di partenza, che a causa della oscurità e dell'altezza del predellino rimase impigliato col dito mignolo nella serratura dello sportello e che da tale situazione fu liberato da altro viaggiatore accorso dopo che il treno si era messo in moto; che

esso attore per tale incidente aveva riportato debilitamento permanente del mignolo destro, e poichè nel fatto vi era colpa del personale del treno chiese la condanna del convenuto al risarcimento dei danni in lire ventimila. E su tale istanza all'udienza di spedizione della causa i procuratori delle parti resero le conclusioni sopra trascritte.

Atteso in diritto che non avendo alcuna consistenza giuridica l'assunto dello attore relativo alla presunzione della colpa del vettore, debbasi esaminare quale prova si deduca della colpa.

L'attore, con il primo dei suoi articoli di prova, lamenta che l'ultima vettura del treno sia rimasta a circa 50 passi di là dal limite estremo del marciapiede della stazione, ma evidentemente se anche il fatto fosse vero esso non includerebbe alcuna colpa nel personale ferroviario: poichè veruna norma prescrive che si debbano tutte le vetture di un treno fermare all'altezza del marciapiedi e perchè senza alcun pericolo, se pure con minore comodità, si può egualmente scendere da una vettura sul brecciame o sul massicciato.

Invero, che non vi sia colpa per violazione di norme è ben evidente, laddove si consideri che possono per stazioni di scarso movimento e di minima importanza transitare treni lunghissimi, per i quali sarebbe enorme pretendere che si apprestassero marciapiedi altrettanto lunghi e poichè se non è possibile ritenere che la lunghezza di un treno debba regolarsi su quella dei marciapiedi delle stazioni di transito, nemmeno può esigersi che la lunghezza dei marciapiedi medesimi non sia determinata in base al movimento dei viaggiatori, all'importanza del traffico e ad altri fattori non valutabili dall'autorità giudiziaria, bensì in relazione alla lunghezza dei treni, quasi essi dovessero esclusivamente servire al comodo dei viaggiatori, i quali volessero risparmiarsi persino la cura della propria integrità. Giacchè è appunto questo che bisogna aver presente: scendere sul brecciame non implica cadere o perdere l'equilibrio, perchè si può essere prudenti ed accorti in guisa da non risentire il minimo pregiudizio. Nè può dirsi che sia eccessivo pretendere questa cura e questa accortezza nei viaggiatori: e l'art. 42 delle tariffe ne fa a questi ultimi espresso obbligo: e ciò corrisponde ai più sani principii in materia, perchè ciascun contraente ha l'obbligo di cooperare per quanto è in sè all'esecuzione

del contratto: e se il vettore deve tutelare l'incolumità del viaggiatore, questi deve fare in modo da non creare condizioni di cose tali da porre in pericolo quell'incolumità o da recarvi pregiudizio. Laonde se anche fosse colposo — e non è — il fatto di aver fatto fermare il treno in modo che la vettura di coda restasse fuori dei limiti del marciapiedi, della colpa non risponderebbe l'Amministrazione delle Ferrovie, perchè, da solo, quel fatto non avrebbe prodotto alcun danno, se non fosse intervenuta un'altra colpa addebitabile al viaggiatore, quella di non aver adibito la accortezza, la cura, le precauzioni necessarie per scendere dal treno senza alcun pericolo (cosa che per quanto si è osservato, è indiscutibilmente possibile). Del resto non è chi non sappia che il criterio della colpa non possa determinarsi in base ad astrazioni ad apriorismi; ma debba risultare dall'esatta valutazione di tutte le circostanze del fatto e anche da considerazioni pratiche; ora poichè tutti sanno come anche nelle maggiori stazioni possa per ragioni di servizio essere necessaria la fermata dei treni fuori dei limiti dei marciapiedi, appare evidente la gravità delle conseguenze qualora potesse ammettersi in tal fatto una colpa, mentre la esperienza quotidiana insegna come possa non derivarne danno alcuno: e se da un lato manca la violazione di una norma e dall'altro la prevedibilità dell'evento dannoso, è chiaro come non si possa in alcun modo parlare di colpa.

P. q. m. il Tribunale respinge il primo capitolo di prova dedotto dallo attore per accertare che l'ultima vettura del treno rimase a circa 50 passi al di là del limite estremo del marciapiede della stazione.

Il ritardo nella notifica della nota di giacenza non può equipararsi al ritardo nella riconsegna della spedizione, e quindi non dà al mittente il diritto di presumerne la perdita e rifiutarla, domandandone il valore.

TRIB. CIV. NAPOLI - 14 marzo 1911. — **Ferrovie dello Stato c. Zampogna.**

Omissis.

Con atto di citazione del 14 marzo 1911 il sig. Giocondo Zampogna convenne le Ferrovie dello Stato chiedendone la condanna al pagamento di L. 525 per mancata resa di due spedizioni di cui l'una in data 30 settembre 1910 n. 65415 e l'altra del 22 novembre 1910 N. 68889. Le ferrovie convenute riconobbero di essere responsabili, quanto alla seconda, dichiarandosi pronte a rimborsarne il valore; non così quanto alla prima, perocchè affermarono che la merce era giunta in tempo debito al luogo di destinazione ed era stato perfino di ciò reso edotto il destinatario, e tutto al più avrebbero potuto essere dichiarate responsabili per il ritardo nella spedizione dell'avviso di giacenza.

Il Pretore di Mercato con sentenza del 5-12 dicembre 1911 fece buon viso alla predetta istanza e condannò in corrispondenza l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Queste, con atto del 7 febbraio 1912, produssero appello, deducendo: *a*) che la merce spedita il 1° ottobre 1910 era giunta il 7 ottobre a Porto Civitanova, luogo di destinazione; *b*) che dello arrivo era stato regolarmente dato avviso al destinatario nel successivo otto ottobre, e che di conseguenza non era il caso di ritenere configurato il ritardo di resa eccedente la quarta settimana, ai sensi ed effetto dell'art. 140 della tariffa bensì solo l'altro sull'avvertire il mittente, ai sensi ed effetti dello art. 112 detta tariffa.

Premessi i cennati motivi le ferrovie di Stato domandano lo accoglimento dello interposto appello e la condanna dell'appellato a tutte le spese dell'intero giudizio e compenso di avvocato.

Resiste a tale domanda il Zampogna dicendo inapplicabile il cennato art. 112 della tariffa.

Speditasi la causa i procuratori hanno conchiuso come sopra è trascritto ed il Collegio, disaminando le mutue domande, e difese, osserva in

DIRITTO.

Che a ragione le Ferrovie censurano l'appellata sentenza perocchè se non discutibile in fatto che la merce spedita nel 1° ottobre giunse il 7 ottobre al luogo di destinazione e che in conformità di legge nel successivo otto ottobre ne fu avvertito il destinatario, è palesemente arbitrario dire che siasi configurata la ipotesi di cui nell'art. 140 della tariffa, cioè ritardato arrivo e consegna della merce oltre la quarta settimana dallo invio. Che di conseguenza è del pari ingiusta l'applicazione delle sanzioni del cennato precetto di legge. Ben vero potrebbe imputarsi alle Ferrovie, ed esse stesse lo riconoscono, di avere ritardato la spedizione al mittente dell'avviso della giacenza della merce a seguito del rifiuto del destinatario di ritirare la merce stessa, ma è chiaro che tal ritardo costituisce una figura del tutto diversa da quella di cui nel cennato articolo 140 tariffa, e propriamente va prevista e disciplinata ai sensi dell'art. 112 tariffa stessa.

Infatti non è chi non vegga che altra è l'ipotesi in cui la merce giunga nel luogo di destinazione quattro settimane dopo i termini utili di resa, da quella in cui si ritardò non già questo arrivo, ma lo avviso al mittente dell'avvenuto rifiuto della merce stessa: in quella invero è tutta e solo l'Amministrazione delle Ferrovie colpevole del ritardo: nell'altra invece è intervenuto un fatto nuovo a modificare lo svolgimento del contratto: il rifiuto del destinatario, cioè, ed occorre un novello ordine del mittente a dar vita ad una novella commissione di trasporto, alla quale a sua volta può poi applicarsi il cennato articolo 140. Or nella specie il ritardo sta non già nella esecuzione di questo secondo ordine di trasporto, bensì nel rendere noto il rifiuto e la giacenza: ora indubbiamente il ritardo stesso conferisce diritto di danni; ma al-

l'uopo ben diversa è l'azione da proporre, e non già quella per mancata resa ai sensi dell'art. 140 sovra citato.

Che di conseguenza lo appello va accolto salvo beninteso ad esso Zampogna ogni azione di danni per il ritardato avviso di giacenza. Che le spese di tutto il giudizio di appello ed altresì un terzo di quelle di prima istanza vanno poste a carico dello Zampogna soccumbente nel suo precipuo assunto di voler cioè applicare al caso in esame le sanzioni di che nell'art. 140 tariffa cennata.

P. q. m. uditi i procuratori delle parti. Accoglie l'appello prodotto dalle Ferrovie di Stato, ecc.

Errata-corrige

—

Nel prospetto allegato *A* all' **Ordine di Servizio** 274-1912 (Bollettino 37), di fianco al nome della stazione di Perosa Argentina indicare nella colonna « Trasporti a domicilio » la lettera D.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO V - N. 39

26 SETTEMBRE 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, settembre 1912. -- Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 288. (Servizi VII e VIII).

Sistemazione del segnalamento della stazione di Ciampino.

Dalle ore 15 del giorno 15 ottobre 1912 verranno attivate le modificazioni apportate al segnalamento della stazione di Ciampino, alla cui protezione, dalla data stessa, sarà provveduto nel modo risultante dallo schizzo allegato al presente Ordine di Servizio.

In detto schizzo, sono indicati tutti i segnali che, a partire dalla data suddetta, saranno in funzione, le distanze che interessano il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni e, per i semafori a più ali, la linea a cui ciascuna ala comanda.

I dischetti bassi comandano ai treni ed alle manovre.

Tutti i segnali che non sono d'avviso si devono considerare di 1ª categoria.

La manovra dei segnali stessi e di tutti i deviatoi della stazione è fatta mediante apparati centrali collocati in due cabine poste: quella verso Roma a m. 207 e l'altra a m. 239 dall'asse del F. V.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 *e* 46 *del Compartimento di Roma.*

Ordine di Servizio N. 289. (Servizi VII, XI e XII).

I. - Apertura all'esercizio del tronco Ostiglia-Nogara, della nuova stazione di Nogara e della deviazione della linea Mantova-Legnago in corrispondenza all'attuale stazione di Nogara.

II. - Raccordo diretto fra le linee Bologna-Verona e Mantova-Legnago.

(Vedi Ordine di Servizio N. 370-1911).

I. — Apertura all'esercizio del tronco Ostiglia-Nogara, della nuova Stazione di Nogara e della deviazione della linea Mantova-Legnago in corrispondenza all'attuale stazione di Nogara.

Col giorno 1° ottobre 1912 si apriranno all'esercizio il tronco di ferrovia Ostiglia-Nogara, appartenente alla linea Bologna-Verona, la nuova stazione di Nogara e la deviazione della linea Mantova-Legnago in corrispondenza all'attuale stazione di Nogara.

L'esercizio del tronco Ostiglia-Nogara avrà luogo in base alle norme e condizioni delle linee a servizio normale che già vigono sul tratto Revere-Ostiglia.

Dalla data suddetta tutti i servizi per il pubblico, esistenti nell'attuale stazione di Nogara, saranno disimpegnati nella nuova stazione.

1. *Descrizione del tronco.* — Il nuovo tronco di linea a semplice binario, è la prosecuzione del tratto di linea Bologna-Ostiglia, e dall'asse del F. V. di quest'ultima stazione a quello della nuova stazione di Nogara misura m. 13279.05 di lunghezza, formati da brevi curve di raggio vario col minimo di m. 800, alternate da lunghi rettilinei parte in orizzontale e parte in pendenza col massimo del 6 per mille.

Lungo il nuovo tronco vi sono varie opere d'arte di non molta importanza, 11 case cantoniere doppie e 3 semplici, 9 garette e 18 passaggi a livello muniti di chiusura.

Il nuovo tronco s'innesta alla linea Mantova-Legnago, che venne all'uopo deviata fra i Km. 114 + 238,34 e Km. 116 + 529,76 (da Codogno) per la lunghezza effettiva di m. 2823,57 (di cui metri 730,26 comuni colla linea Bologna-Verona) costituiti da tre curve con raggio minimo di m. 400, fra loro separate da brevi rettifili, e con pendenza massima dell'1,29 per mille.

Il nuovo tronco comprende in servizio del pubblico la stazione di *Roncanova di Gazzo Veronese* e la nuova stazione di *Nogara*.

2. *Descrizione delle Stazioni e servizi cui sono abilitate.*

OSTIGLIA, stazione d'origine del nuovo tronco: è protetta verso Nogara da un semaforo di 2ª categoria situato a destra dei treni in arrivo, alla distanza di m. 900 dal corrispondente deviatoio estremo.

RONCANOVA DI GAZZO VERONESE, stazione con:

fabbricato viaggiatori al Km. 78 + 287,88 a sinistra nel senso da Bologna a Nogara;

binari di corsa: due compresi fra le progressive Km. 77 + 906 e Km. 78 + 458 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 500 e m. 537;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore dalle due parti, bilancia a ponte della portata di tonn. 30 e sagoma limite;

segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria situati entrambi a destra dei treni in arrivo ed alla distanza di m. 900 dal corrispondente deviatoio estremo.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4930 con la chiamata *G A*.

NOGARA, nuova stazione, impiantata, come è detto sopra, in sostituzione dell'attuale, con:

fabbricato viaggiatori al Km. 83 + 066,28 (Km. 115 + 076,59 da Codogno), a sinistra;

binari di corsa: cinque che si sviluppano fra le progressive Km. 82 + 789 e Km. 83 + 524 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e di lunghezza utile varia da m. 522 a m. 635;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore dalle due parti, bilancia a ponte della portata di tonn. 30, sagoma limite;

rimessa locomotive, piattaforma girevole da m. 5,50, rifornitore della capacità di m. 25 con due colonne idrauliche;

segnali di protezione:

verso Bologna, semaforo di 2ª categoria situato a destra dei treni in arrivo ed alla distanza di m. 899 dal corrispondente deviatoio estremo;

verso Legnago, semaforo di 2ª categoria situato a destra dei treni in arrivo a m. 886 dal corrispondente deviatoio estremo;

verso Mantova, disco girevole di 2ª categoria situato a destra dei treni in arrivo ed a m. 1115 dal corrispondente deviatoio estremo.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4930 con la chiamata N. O.

La stazione di *Roncanova di Gazzo Veronese* viene abilitata a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, merci a grande velocità, merci a piccola velocità ordinaria e accelerata, veicoli e bestiame.

La nuova stazione di *Nogara* resta ammessa come l'attuale, da sopprimersi, a tutti i trasporti senza alcuna limitazione.

3. *Giurisdizione.* — Il tronco Ostiglia-Nogara viene compreso nel Compartimento di Firenze, aggregandolo:

per il servizio del Movimento e Traffico al I° Riparto della Sezione Movimento e Traffico di Bologna, esclusa però Nogara che dipenderà, come ora, dalla Sezione Movimento e Traffico di Verona;

per il Servizio del Materiale e della Trazione alla Sezione di Bologna;

per il Servizio del Mantenimento, alla Sezione di Bologna;

per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario Compartimentale di Firenze.

La fornitura degli oggetti inventariali, delle materie di consumo, del vestiario e degli stampati ed oggetti di cancelleria sarà fatta rispettivamente dai Magazzini Approvvigionamenti di Verona, di Bologna, di Firenze e dal Magazzino Stampe di Bologna.

4. *Tariffe Viaggiatori.* — Ai trasporti di viaggiatori dovranno essere applicate per il percorso del nuovo tronco Ostiglia-Novara, tutte le tariffe e relative norme e condizioni vigenti sulla Rete dello Stato comprese quelle stabilite dalle Concessioni speciali e dal Regolamento pei trasporti militari, nonchè le norme e disposizioni vigenti pei viaggi degli Agenti di P. S., postali, dei giornalisti e loro famiglie ecc.

I prezzi dei biglietti a tariffa ordinaria fra le stazioni del nuovo tronco e fra le medesime e quelle del tratto Revere-Ostiglia, aperto all'esercizio il 26 novembre 1911, risultano dal prospetto Allegato *F* al presente Ordine di Servizio.

Nello stesso prospetto Allegato *F* sono indicati i prezzi con biglietti diretti di corsa semplice per adulti e di andata e ritorno eccezionalmente istituiti per la 1ª e la 3ª classe in servizio locale fra le stazioni del tronco Bologna-Poggio Rusco-Revere e quelle del nuovo tronco Ostiglia-Nogara. In servizio locale fra i detti due tronchi non si rilasciano biglietti per ragazzi.

In aggiunta ai prezzi di tutti i biglietti si riscuote: la tassa e sopratassa di bollo per i biglietti di 1ª e di 2ª classe e la sola tassa di bollo pei biglietti di 3ª classe quando la percorrenza non supera i 10 Km. per i biglietti di corsa semplice ed i 20 Km., complessivamente, per quelli di andata e ritorno.

Le stazioni di Ostiglia, Roncanova di Gazzo Veronese e Nogara riceveranno in tempo utile dal Controllo Prodotti di Firenze le scorte di biglietti a destinazione fissa ed a percorso facoltativo da mettersi in distribuzione col primo treno del giorno 1° ottobre 1912.

Agli effetti della tariffa dei biglietti d'abbonamento ordinari il nuovo tronco Ostiglia-Nogara viene assegnato alla 3ª categoria.

Gli abbonamenti ordinari per l'intera Rete sono valevoli per viaggiare anche sul tronco Ostiglia-Nogara senza aumento di prezzo.

Per quanto riguarda i biglietti di abbonamento speciali, alle serie III, III-*bis*, IV, IV-*bis*, V, XIV e XVI dovrà essere aggiunta la nuova linea col conseguente aumento di prezzo conforme risulta dall'unito prospetto, allegato *G*. Tale aumento comprende anche il percorso Revere-Ostiglia fin qui concesso senza pagamento giusta le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 370-1912.

In attesa che il Controllo Prodotti di Firenze provveda alla graduale ristampa e sostituzione dei biglietti di abbonamento speciali, di cui trattasi, l'aggiunta delle nuove percorrenze dovrà essere praticata a mano nell'elenco delle linee componenti l'itinerario, o alla descrizione di esso (serie XIV), e se ne dovrà parimenti correggere a mano il prezzo in base a quello risultante dall'anzidetto prospetto, Allegato *G*.

Per evitare ogni possibilità di omissione di tali aggiunte in seguito, si dovrà tosto correggere di conformità tutta la scorta dei biglietti.

Pei biglietti d'abbonamento speciali delle serie III; III-*bis*; IV; IV-*bis*; V; XIV e XVI emessi con decorrenza di validità anteriore al 1° ottobre 1912 e che trovansi tuttora in corso di utilizzazione, è ammessa eccezionalmente l'aggiunta delle rispettive nuove linee verso pagamento della differenza risultante fra il prezzo (escluse le tasse accessorie) pagato pel biglietto di abbonamento in corso ed il prezzo nuovo indicato, per la medesima serie, validità e classe, nel prospetto allegato *G*.

L'aggiunta delle nuove percorrenze deve farsi coll'emissione di apposito biglietto di congiunzione, da richiedersi da parte degli abbonati con la consueta domanda Mod. I-218, sulla quale dovranno essere citati gli estremi (serie, numero, validità, classe, stazione e data di emissione) dell'abbonamento speciale già in possesso degli abbonati.

L'aggiunta è ammessa anche quando al detto biglietto di abbonamento speciale sia già unito un altro biglietto di congiunzione.

Per l'applicazione della tariffa dei combinabili italiani sul tronco Ostiglia-Nogara l'attuale tratta N. 264 Bologna-Ostiglia viene sostituita con quella Bologna-Nogara, Km. 84, portando i prezzi della medesima da L. 6,90, 4,85 e 3,15, rispettivamente a L. 8,30, 5,85 e 3,80.

Di tale nuova tratta le stazioni interessate saranno opportunamente fornite dal Controllo Prodotti di Firenze al quale dovrà essere restituita la scorta dell'attuale 264 pel tratto Bologna-Ostiglia.

5. *Tariffe per bagagli, cani e giornali e pei trasporti di merci, bestiame, veicoli, ecc.* — Tanto pei trasporti di bagagli, cani e giornali, quanto pei trasporti di merci, bestiame, veicoli, nume-

rario, carte-valori e feretri, valgono pel nuovo tronco Ostiglia-Nogara le tariffe e condizioni vigenti sulla Rete dello Stato, cioè le tariffe generali, speciali, locali ed eccezionali, nonchè quelle in base alle Concessioni Speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

6. *Treni*. — Il servizio del nuovo tronco sarà fatto con 3 coppie di treni.

7. *Distanze chilometriche*. — Le distanze chilometriche fra le stazioni del nuovo tronco e tra queste e quelle del tratto Bologna-Ostiglia risultano dalla tabella polimetrica (60) *Bologna-Verona*, di cui all'allegato *B*.

Per effetto poi della deviazione della linea Mantova-Monselice le distanze afferenti alla linea stessa restano modificate come rilevasi dalla tabella (54) *Mantova-Legnago-Monselice* pure riportata nel predetto allegato.

In conseguenza di quanto sopra le stazioni del tratto Tavernelle d'Emilia-Ostiglia riceveranno dall'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze nuovi Prontuari manoscritti delle distanze chilometriche; le altre stazioni della Rete si varranno dei prospetti 1 e 2 dell'Allegato *C* e delle indicazioni risultanti dall'Allegato *D* per le modificazioni da apportarsi nei Prontuari in uso nelle gestioni.

Per le aggiunte e modificazioni da introdursi nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1. luglio 1908) » vedansi gli allegati *A* e *B* al presente Ordine di Servizio; le modificazioni alla « Prefazione Generale all'Orario generale di Servizio (Parte Seconda) » sono state già comprese nella ristampa di detta pubblicazione.

Infine, per le varianti da apportarsi nei fascicoli a stampa delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo e nell'elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, vedasi l'allegato *E* al presente Ordine di Servizio.

8. *Scritture e versamenti*. — Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si

riferisce alle attribuzioni contabili del Capo stazione valgono le norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Le stazioni di Nogara e di Roncanova di Gazzo Veronese effettueranno i propri versamenti rispettivamente alle Casse Compartimentali di Venezia e Firenze ogni due giorni (lettera *B* dell'Ordine di Servizio N. 275-1908).

Le stazioni medesime provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi; le paghe al personale di linea saranno fatte da un agente pagatore.

9. *Carte di libera circolazione.* — Per l'anno in corso le carte di libera circolazione serie *A* ed i libretti serie *As* comprendenti il percorso Bologna-Ostiglia dovranno essere tenuti validi anche per il tratto Ostiglia-Nogara.

II. — Raccordo diretto fra le linee Bologna-Verona e Mantova-Legnago.

Per uso esclusivo del servizio militare viene istituito un raccordo diretto fra le linee Bologna-Verona e Mantova Legnago mediante un tratto di binario della lunghezza di m. 1317.74 misurato fra le punte dei due deviatoi di allacciamento cadenti in corrispondenza alla progressiva Km. 82 + 102.72 (da Bologna) quello sulla prima ed alla progressiva Km. 116 + 738.34 (da Codogno) quello sulla seconda dalle citate linee. Il binario di raccordo è formato da un rettifilo di m. 861.44 e da una curva di m. 400 di raggio con lo sviluppo di m. 456.30.

L'esercizio del raccordo è eventuale e quando non ha luogo gli aghi dei relativi deviatoi sono tolti d'opera.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 290. (SERVIZIO VIII).

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli italo-austro-germanico e franco-italo-austro-germanico, via Brennero e Pontebba.

(Vedi Ordine di Servizio N. 216-1908).

Col 1° ottobre 1912 viene attivato un 2° Supplemento alla Tariffa dei servizi qui sopra indicati, edizione 1° agosto 1908, il quale contiene le modificazioni che sono da apportare alle Condizioni ed alle tasse afferenti ai percorsi italiani per il trasporto di viaggiatori in carrozze salone e carrozze per ammalati, secondo l'attuale relativa tariffa interna (art. 18).

Con tale supplemento vengono inoltre modificati i prezzi dei biglietti per e da Lipsia, in dipendenza dell'apertura della nuova stazione di Lipsia Hbf.

Nel medesimo sono poi compresi i prezzi delle corrispondenze fra Venezia e Berlino, Dresda e Monaco, via Primolano, modificati in seguito al passaggio della linea della Valsugana alla Rete dello Stato, quelli dei biglietti per operai fra stazioni di detta linea e Costanza e Basilea, nonchè dei biglietti pure per operai per e da Costanza, Via Ala e Pontebba, che già figurano nella tariffa del Servizio italo-austriaco.

Nel prospetto allegato si indicano tali biglietti per operai ed altre corrispondenze che si istituiscono col supplemento in parola e che sono da aggiungere a quelle risultanti dai prospetti allegati agli Ordini di Servizio N. 216-1908 e 259-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 291 (Servizio VIII).

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Gottardo e fra l'Austria e la Svizzera, via Cormons e Peri-Gottardo.

(Vedi Ordini di Servizio N. 166-1908, 106-1909, 125-1910 e 231-1911).

Col giorno 1° ottobre 1912 viene attivato un V Supplemento alla Tariffa del servizio diretto qui sopra citato, edizione 1° luglio 1908.

Col detto supplemento vengono istituiti dei biglietti di andata e ritorno con prezzo ridotto, aventi la durata di validità di 3 giorni, per le seguenti corrispondenze vicinali:

COMO *per e da* Bellinzona-Castione-Lugano-Mendrisio.

LAVENO MOMBELLO *per e da* Castione-Magadino.

LUINO *per e da* Airolo-Ambri Priotta-Bellinzona-Biasca-Cadenazzo - Castione - Faido - Giubiasco-Lavorgo-Locarno-Lugano-Magadino-Ranzo Gerra-San Nazzaro.

MACCAGNO *per e da* Bellinzona-Giubiasco-Magadino-Ranzo Gerra-S. Nazzaro.

MILANO CENTRALE *per e da* Airolo-Ambri Piotta-Bellinzona-Biasca (1) - Castione-Faido-Locarno-Lugano-Maroggia-Mendrisio-Rodi Fiesso.

PINO TRONZANO *per e da* Bellinzona-Giubiasco-Magadino-Ranzo Gerra-S. Nazzaro.

---

(1) In partenza dall'Italia questi biglietti saranno istituiti solamente in caso di bisogno.

Tali biglietti annullano e sostituiscono quelli corrispondenti valevoli dieci giorni indicati nella Tariffa, le cui scorte saranno quindi da versarsi, nei modi d'uso, al Controllo Prodotti di Firenze.

Ai biglietti stessi, per la percorrenza italiana, sono applicabili le disposizioni seguenti:

Quando la scadenza del periodo normale di validità ha luogo in giorno festivo, detta scadenza s'intende prorogata fino a tutto il giorno feriale successivo al festivo od ai festivi consecutivi.

Quando fra due giorni festivi intercedono uno o due giorni feriali, i biglietti distribuiti la vigilia del primo festivo ed in questo stesso giorno, valgono per il ritorno fino a tutto il giorno susseguente il secondo giorno festivo.

Nella circostanza della Pasqua i biglietti distribuiti il Venerdì santo valgono fino a tutto il Martedì successivo alla Pasqua. Per Natale i biglietti distribuiti il 23 e 24 dicembre valgono per il ritorno fino a tutto il giorno 27; se il 23 od il 27 dicembre cadono in domenica, tale data viene rispettivamente anticipata o posticipata al 22 ed al 28 dicembre.

Col supplemento stesso s'istituiscono inoltre le nuove corrispondenze dirette indicate nell'unito prospetto, che sono da aggiungersi a quelle risultanti dai prospetti allegati agli Ordini di servizio N° 166-1908, 106-1909, 125-1910 e 231-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 292 (Servizio VIII).

Concessione speciale VI.

(Vedi Ordine di Servizio N. 188-1910).

A seguito dell'Ordine di Servizio N° 298-1911 si avverte che la concessione speciale VI già accordata, per i viaggi ivi indicati, in favore dei Missionari *dell'Istituto Cristoforo Colombo per l'assistenza degli emigranti italiani all'estero,* viene estesa ai viaggi da

Bassano Veneto a Piacenza o Roma e viceversa e da Bassano Veneto ad un porto di mare o punto di confine e viceversa.

Nell'elenco delle Associazioni di Carità, ammesse a fruire di tale Concessione, si aggiunga poi, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Orfanotrofio Immacolata Concezione delle figlie dei marinai-Boccadifalco (Palermo).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4. 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 293 (SERVIZIO VIII).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 241-1912).

La Società Cooperativa di consumo testè costituitasi in Civitavecchia fra gli agenti ferroviari e quelli addetti al Servizio della Navigazione di Stato, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti, eseguiti per conto delle Società Cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N° 167-1911.

Il nome, pertanto, della predetta Società Cooperativa deve essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 294 (SERVIZIO VIII).

1ª Appendice alle tariffe e condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia.

(Vedi Ordine di Servizio N. 197-1912).

È stata pubblicata la 1ª Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia (edizione luglio 1912).

Detta Appendice sarà distribuita alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze e sarà messa in vendita al pubblico al prezzo di L. 0.15 per ciascun esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 295. (SERVIZIO VIII)

10ª Appendice alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato.

(Vedi Ordine di Servizio N. 196-1912)

È stata pubblicata la 10ª Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato (edizione maggio 1908).

Detta Appendice sarà distribuita alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze e sarà messa in vendita al pubblico al prezzo di L. 0.15 per ciascun esemplare.

Distribuito agli Agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 296. (Servizio VII).

Facoltà di servizio nelle stazioni di Ponte nelle Alpi, Faè Fortogna e Longarone Zoldo.

(Vedi Ordine Generale N. 10-1912).

Dal 1° ottobre 1912 cessano le limitazioni di cui al punto 2 dell'Ordine Generale N° 10-1912 per il servizio bagagli e merci nelle stazioni di Ponte nelle Alpi, Faè Fortogna e Longarone Zoldo.

Le stazioni suddette restano quindi abilitate senza limitazione alcuna ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli, cani e di merci a G. V., a P. V. Acc. e P. V. Ord., numerario, carte-valori, oggetti preziosi, veicoli, bestiame e feretri.

In conseguenza nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche » alle pag. 38, 50 e 73 di fronte al nome delle stazioni di Faè Fortogna, Longarone Zoldo e Ponte nelle Alpi dovrà essere depennata nelle colonne 8 e 10 la nota (3) e dovranno essere esposte rispettivamente nelle colonne 9, 11, 12 e 13 le lettere A, V, B, S.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 297. (Servizi VII e XI).

Trasformazione in stazione della casa cantoniera di Villa Cadé.

(Vedi Ordine di Servizio N. 60-1906).

Dal giorno 28 settembre 1912 la casa cantoniera di Villa Cadè della linea Bologna-Piacenza sarà trasformata in stazione con:

— fabbricato viaggiatori provvisorio alla progressiva chilometri 72 + 950, a destra nel senso da Bologna a Piacenza;

— binari di precedenza: due con regresso, della capacità di veicoli 59 quello per le precedenze dei treni pari e di veicoli 71 quello per le precedenze dei treni dispari;

— binario merci;

— segnali di protezione: due dischi girevoli di 2ª categoria collocati a sinistra dei treni cui comandano ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 1122 quello verso Reggio Emilia e di m. 977 quello verso S. Ilario d'Enza;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4044 con la chiamata VC.

La stazione di Villa Cadè sarà ammessa ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani, merci a P. V. Acc. ed a P. V. Ord. limitatamente alle spedizioni a vagone completo ed esclusi i veicoli ed il bestiame.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovranno praticare le modificazioni risultanti dall'Allegato A al presente Ordine di Servizio, mentre per quelle da praticarsi nella « Prefazione Generale (Parte Seconda) all'Orario Generale di Servizio » sarà provveduto nella prossima ristampa di tale pubblicazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 298. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società Veneziana di navigazione a vapore.

(Vedi Ordine di Servizio N. 245-1911).

In seguito alle comunicazioni ricevute dalla Società Veneziana di navigazione a vapore circa il rialzo dei noli marittimi, avvertesi che gli aumenti ai prezzi delle classi 13 e 15 delle « Condizioni e Tariffe pel trasporto diretto delle merci fra l'Italia e gli

scali marittimi esteri di Aden, Calcutta, Colombo, Madras e Porto Said, via Ancona, Bari, Brindisi, Catania, Venezia, ecc. » stabiliti con l'Ordine di Servizio N. 245-1911, devono intendersi elevati, pei trasporti di juta e canapa selvatica, *effettuati da Calcutta con lettera di vettura in data posteriore al 3 settembre 1912*, da L. 3,50 e L. 1,90 rispettivamente a L. 12,50 e L. 10,90.

Nello stesso tempo, l'aumento ai prezzi della classe 13, di cui il citato Ordine di Servizio, deve intendersi elevato, pei trasporti di cotone greggio sempre in provenienza da Calcutta ed effettuati con lettera di vettura in data posteriore al 3 settembre 1912, da L. 3,50 a L. 12.50.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 299. (SERVIZIO VIII).

Biglietti di abbonamento a prezzo ridotto per studenti di Belle Arti.

A completamento dell'Ordine di Servizio N. 347-1911, relativo al rilascio dei biglietti di abbonamento per studenti di Belle Arti si avverte che, pure quando trattasi di biglietti a pagamento rateale, le domande possono essere accettate anche al principio dell'anno scolastico, per un numero di mesi superiore a due, fermo però restando che il biglietto da emettersi per il primo periodo non deve mai eccedere la validità di due mesi, e che il rilascio del biglietto di abbonamento per il periodo successivo al secondo mese, è subordinato alla presentazione del certificato di frequenza ai corsi come è stabilito dall'Ordine di Servizio sopracitato.

A tale effetto gli Uffici di missione (ai quali, in conformità delle disposizioni di cui l'Ordine di Servizio N. 281-1912, devono essere trasmesse le domande di biglietti di abbonamento per studenti con pagamento rateale per la indicazione delle tasse relative ai periodi successivi al primo), provvederanno perchè di contro a quelle relative al terzo mese sia apposta la dicitura « *il rilascio del*

biglietto per questo periodo è subordinato alla produzione del certificato di frequenza ai corsi ».

I certificati di frequenza ritirati dovranno dalle stazioni di rilascio essere uniti alla sezione di contabilità del biglietto emesso pel terzo mese ed inviati al Controllo di Firenze a corredo della contabilità mensile.

Nulla è innovato per quanto riguarda i biglietti di abbonamento a pagamento rateale chiesti durante l'anno scolastico, il cui rilascio, anche per il primo periodo, è subordinato alla presentazione, oltrechè dei documenti prescritti dall'allegato 6-*B* alle Tariffe, del certificato di iscrizione all'istituto e di frequenza ai corsi.

Parimenti nulla è innovato per quanto riguarda i biglietti a pagamento immediato per l'emissione dei quali rimangono ferme le disposizioni del citato ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 300. (Servizio VIII).

Servizio diretto fra l'Italia e l'Inghilterra, via Francia, per viaggiatori e bagagli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 229-1911).

Col giorno 1° ottobre 1912 viene pubblicata la 2ª appendice alla tariffa pel servizio diretto fra l'Italia e l'Inghilterra, via Francia, per viaggiatori e bagagli (edizione 1° gennaio 1911) la quale comprende l'istituzione dei nuovi biglietti di corsa semplice per la relazione Levanto-Londra, via Moncenisio-Dieppe, ovvero Calais o Boulogne e di quelli per la relazione Trieste Londra, via

Cormons-Venezia { Moncenisio / Sempione / Gottardo } Dieppe, ovvero Calais o Boulogne,

nonchè le tasse per la corrispondente registrazione diretta dei bagagli.

L'Ufficio Contabilità Riassuntiva Prodotti curerà la distribuzione della detta appendice agli Uffici, Agenzie e stazioni interessate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al pernale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 301. (Servizio VII e XI).

Attivazione del doppio binario nel tratto Alpignano-Avigliana. - Trasformazione in fermata della stazione di Rosta.

(Vedi Ordine di Servizio N. 169-1908).

A partire dai treni 5 e 1006 del giorno 31 agosto 1912 è stato attivato il doppio binario nel tratto Alpignano-Avigliana della linea Torino-Modane, e dalla stessa data il segnale di 2ª categoria di protezione della stazione di Alpignano, verso Modane e quello di protezione della stazione di Rosta, verso Torino furono spostati collocandoli a sinistra dei treni cui comandano, alla distanza di m. 1307 il primo, e di m. 980 il secondo dall'asse del rispettivo F. V.: i segnali di 2ª categoria a protezione della stazione di Avigliana verso Torino e di Rosta verso Modane sono stati mantenuti nella loro attuale posizione.

La stazione di Alpignano è provvista di un binario per le precedenze nei 2 sensi, intermedio ai binari di corsa, e con accesso diretto dalla parte verso Torino (treni pari).

Dalla stessa data la stazione di Rosta venne trasformata agli effetti del servizio movimento in fermata.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Torino.*

Ordine di Servizio N. 302 (Servizio VII).

Modificazioni ed aggiunte all'Elenco dei carri misti normali per il trasporto delle merci in collettame a P. V. (Edizione 1908).

Col 1° ottobre 1912, andranno in vigore le aggiunte e le modificazioni che risultano dall'Allegato A al presente Ordine di Servizio.

Le Divisioni e Sezioni di Movimento sorveglino che tali varianti siano esattamente applicate e si accertino che sulle Parti I-II-III dell'Elenco stesso, siano praticate le debite correzioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 14, 15, *ai Guarda Magazzino, ai Capi squadra alle merci ed a quelli degli Uffici veicoli.*

Ordine di Servizio N. 303. (Servizio VIII)

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera via Sempione.

(Vedi Ordini di Servizio N. 64-1908, 244-1908, 114-1910, 122-1911 e 236-1911.

Col giorno 1° ottobre 1912 viene attivato un V° Supplemento alla Tariffa del servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Sempione, edizione 1° marzo 1908.

Col detto Supplemento vengono istituiti dei biglietti di andata e ritorno con prezzo ridotto, aventi la durata di validità di 3 giorni, per le seguenti corrispondenze vicinali:

DOMODOSSOLA *per e da* Briga - Gampel - Leuk (Loèche - Martigny - St. Maurice - Salgesch (Salquenen) - Saxon - Sierre (Siders) - Sion (Sitten) - Stalden - Turtmann (Tourtemagne) - Visp (Viège) - Zermatt.

ISELLE DI TRASQUERA *per e da* Briga - Gampel - Leuck (Loèche) (1) - Martigny (1) - St. Maurice - Salgesch (Salquenen) (1) - Saxon (1) - Sierre (Siders) - Sion (Sitten) - Stalden - Turtmann (Tourtemagne) - Visp (Viège) - Zermatt.

PREGLIA *per e da* Briga - Leuk (Loèche) - Martigny (1) - St. Maurice - Saxon (1) - Sierre (Siders) - Sion (Sitten) - Stalden - Visp (Viège) - Zermatt.

VARZO *per e da* Briga - Gampel - Leuk (Loèche) (1) - Martigny (1) - St. Maurice (1) - Saxon (1) - Sierre (Siders) - Sion (Sitten) - Stalden - Visp (Viège) - Zermatt.

Tali biglietti annullano e sostituiscono quelli corrispondenti valevoli dieci giorni indicati nella Tariffa, le cui scorte saranno quindi da versarsi, nei modi d'uso, al Controllo Prodotti di Firenze.

Ai detti biglietti, per la percorrenza italiana, sono applicabili le disposizioni seguenti:

Quando la scadenza del periodo normale di validità ha luogo in giorno festivo, detta scadenza s'intende prorogata fino a tutto il giorno feriale successivo al festivo od ai festivi consecutivi.

Quando fra due giorni festivi intercedono uno o due giorni feriali, i biglietti distribuiti la vigilia del primo festivo ed in questo stesso giorno, valgono per il ritorno fino a tutto il giorno susseguente il secondo giorno festivo.

Nella circostanza della Pasqua i biglietti distribuiti il venerdì santo valgono fino a tutto il martedì successivo alla Pasqua. Per Natale i biglietti distribuiti il 23 e 24 dicembre valgono per il ritorno fino a tutto il giorno 27; se il 23 od il 27 dicembre cadono

---

(1) In partenza dall'Italia questi biglietti verranno istituiti solamente in caso di bisogno.

in domenica, tale data viene rispettivamente anticipata o posticipata al 22 ed al 28 dicembre.

Col supplemento stesso si modificano inoltre i prezzi dei biglietti per e da Champéry e s'istituiscono le nuove corrispondenze dirette indicate nell'unito prospetto, che sono da aggiungersi a quelle risultanti dai prospetti allegati agli Ordini di Servizio N. 64 e 244-1908, 114-1910 e 236-1911.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 78 (Servizio VIII).

Chiusura delle Agenzie di Città di Cesenatico e di Potenza.

(Vedi Circolari N. 40 e 80 del 1909).

Col giorno 30 settembre 1912 verranno chiuse all'esercizio le Agenzie di Cesenatico e di Potenza e cesserà pertanto di funzionare dalla data medesima il servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Cesenatico, Potenza Inferiore e Potenza Superiore.

Si dovranno, quindi, cancellare le relative indicazioni alle pag. 17 e 27 del fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio (edizione aprile 1912) », nonchè le lettere *G. P.* poste nella colonna 14 alle pag. 31 e 74 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione 1908), di fianco ai nomi delle suddette stazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 79. (Servizio VII).

Applicazione etichette per derrate deperibilissime.

Per evitare qualsiasi dubbio nella preferenza da darsi alle derrate più deperibili su quelle meno deperibili e perchè le stazioni abbiano a seguire un criterio uniforme nell'applicazione sui carri delle etichette di recente istituzione mod. G-296 *a*) (derrate deperibilissime) si distinguono qui appresso in separati gruppi le derrate alimentari in ordine decrescente di deperibilità.

Le stazioni dovranno attenersi strettamente alle dette indicazioni nel dare la preferenza dello inoltro dei carri derrate, avvertendo che, in caso d'inosservanza, saranno tenute responsabili delle irregolarità che si verificassero.

1° Gruppo.

Derrate alimentari deperibilissime.

a) Frutta fresca - (Fragole, fichi, uva da tavola, nespole, ciliege, susine, albicocche, pesche, pere, mele, ecc.).

b) Ortaglie e verdura (Funghi, pomidoro, piselli, fagiolini, insalata, cavolfiori, cavoli, finocchi, sedani, peperoni ecc.).

2° Gruppo.

Derrate alimentari meno deperibili.

a) Agrumi e frutta - (Mandarini, arancie, bergamotti, cedri, limoni, mele da zidro ecc.).

b) Ortaglie - (Carciofi, cetrioli, cocomeri, agli, cipolle, patate).

c) Frutta secca - (Carrube, castagne, fichi, mandorle, nocciuole ecc.).

Con l'occasione si raccomanda alle stazioni d'indicare esattamente, all'esterno del mod. *G*-167, la vera natura della merce caricata nel carro e non la specie alla quale appartiene come spesse volte si è dovuto rivelare.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 11 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 80. (SERVIZIO VIII)

Apertura dell'agenzia di città di Dronero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 278-1912).

Col giorno 1° ottobre 1912 verrà istituito alla stazione di Dronero il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio e verrà aperta all'esercizio, in quel comune, l'Agenzia di Città.

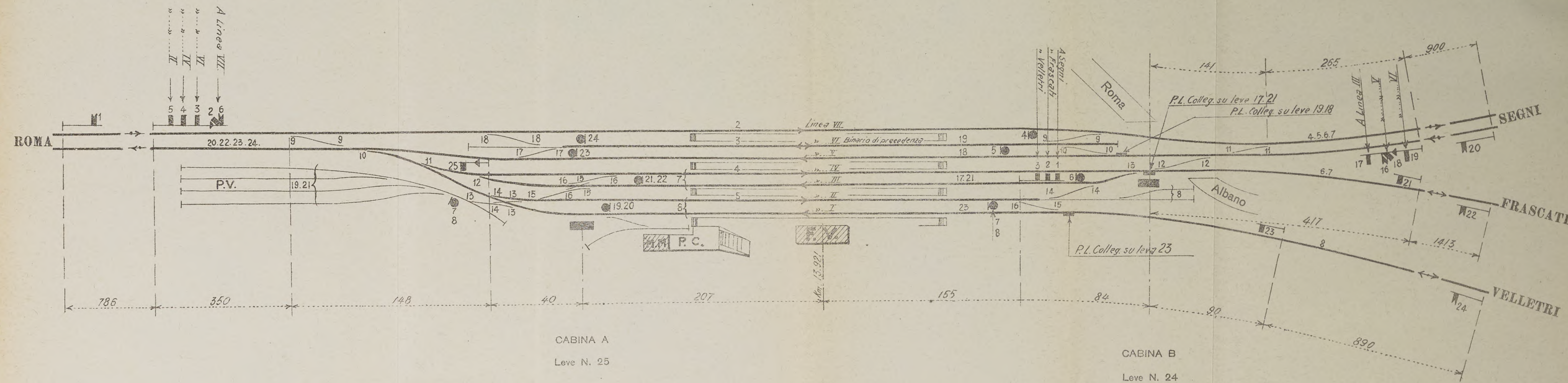
Pertanto alla pagina 19 del fascicolo: « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione aprile 1912 », si dovranno aggiungere le indicazioni contenute nell'unito prospetto ed a pag. 37 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, si dovranno esporre le lettere *G. P.*, nella colonna 14 di fianco al nome della detta stazione.

Distribuiti agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

p. il Direttore Generale
RINALDI.

„Allegato all' Ordine di Servizio N. 288 - 1912.

STAZIONE DI CIAMPINO

APPARATI CENTRALI

(54) MANTOVA-LEGNAGO-MONSELICE.

Mantova															
12	Gazzo di Bigarello														
18	7	Castel d'Ario													
21	10	3	Bonferraro												
26	15	8	5	**Nogara**											
33	22	15	12	7	Sanguinetto										
38	27	20	18	13	6	**Cerea** (1)									
44	33	26	24	19	12	6	*S. Pietro di Legnago*								
46	35	28	26	21	14	8	3	**Legnago** (2)							
51	40	33	31	26	19	13	8	5	*Boschi S. Anna*						
55	44	37	35	30	23	17	12	9	4	Bevilacqua					
60	49	42	40	35	28	22	17	14	9	5	Montagnana				
66	55	48	46	41	34	28	23	20	15	11	6	Saletto			
72	61	54	52	47	40	34	29	26	21	17	12	6	Ospedaletto Euganeo		
76	65	58	56	51	44	38	33	30	25	21	17	11	5	Este	
84	73	66	64	59	52	46	41	38	34	30	25	19	13	9	**Monselice**

(1) Punto di diramazione fra le stazioni verso Mantova con quelle verso Dossobuono e verso Rovigo.

(2) Punto di diramazione fra le stazioni verso Monselice con quelle verso Rovigo e verso Dossobuono.

(60) BOLOGNA = VERONA.

(Il tratto Bologna-Revere è esercitato a regime economico).

Bologna																									
Bertalia	3																								
Panigale Scala	6	3																							
Calderara di Reno	9	7	4																						
Tavernelle d' Emilia	12	10	7	4																					
S. Giacomo di Martignone	17	15	12	9	5																				
Poggio	19	17	14	11	7	3																			
S. Giovanni in Persiceto	21	19	16	13	9	5	3																		
Amola	24	22	19	16	12	8	6	3																	
Crocetta	28	26	23	20	16	12	10	7	4																
Crevalcore	30	28	25	22	18	14	12	9	7	3															
Bolognina	35	33	30	27	23	19	17	14	12	8	5														
Camposanto	38	36	33	30	26	22	20	17	15	11	8	3													
S. Felice sul Panaro	43	41	38	35	31	27	25	22	20	16	13	9	6												
S. Biagio in Padule	46	43	41	37	34	30	27	25	23	19	16	11	8	3											
Mortizzuolo	47	45	42	39	35	31	29	27	25	20	18	13	10	5	2										
Mirandola	50	47	45	41	38	34	31	29	27	23	20	15	13	7	5	3									
Quarantoli	53	50	47	44	41	36	34	32	30	26	23	18	15	10	7	6	3								
Tramuschio	57	54	52	48	45	41	38	36	34	30	27	22	20	14	12	10	7	5							
Poggio Rusco	60	58	55	51	48	44	41	39	37	33	30	26	23	17	15	14	11	8	4						
Villa Poma	62	60	57	53	50	46	43	41	39	35	32	28	25	19	17	16	13	10	6	2					
Revere	66	64	61	58	54	51	48	46	44	40	37	32	29	24	22	20	17	15	11	7	5				
Ponte Revere	68	66	63	60	56	52	50	47	45	41	38	34	31	26	24	22	19	17	13	9	7	2			
Ostiglia	70	68	65	62	58	55	53	50	48	44	41	36	33	28	26	24	21	19	15	11	9	4	3		
Roncanova di Gazzo Veron.	79	77	74	71	67	63	61	58	56	52	49	45	42	36	34	32	29	27	23	19	18	13	11	9	
Nogara	84	82	79	76	72	68	66	63	61	57	54	49	46	41	39	37	34	32	28	24	23	18	16	14	5

Per effetto del computo delle distanze in transito della linea Bologna-Nogara le relazioni fra le stazioni e gruppi di stazioni comprese nei seguenti Prospetti I e II vengono ad avere diminuita, dei chilometri di contro indicati, la distanza tassabile, attualmente segnata nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci.

DALLE STAZIONI o gruppi di stazioni sottoindicati a quelle di contro e viceversa	Bevilacqua	Bonferraro	Bovolone	Castel d'Ario	Cerea	Gazzo di Bigarello
	CHILOMETRI					
Arsoli	—	31	15	25	15	12
Assisi	—	31	14	25	14	12
Bastia	—	31	20	25	20	12
Bellaria, Cervia	—	5	—	5	—	4
Caldine	7 (*a*) 12 (*b*)	31	28 (*a*) 33 (*b*)	25	28 (*a*) 33 (*b*)	12
Castel Bolognese, Cesena, *Faenza-Montorsoli*, Forlimpopoli, Gambettola, Savignano di Romagna.	6	31	27	25	27	12
Castelmaggiore	—	31	18	25	18	12
Ceprano	—	31	19	25	19	12
Cineto Romano	10	31	31	25	31	12
Corticella	3	31	24	25	24	12
Forlì.	7	31	28	25	28	12
Galliera	—	4	—	4	—	3
Isoletta	—	31	15	25	15	12
La Rotta	17	19	28	13	28	—

(*a*) Diminuzione da apportarsi alla distanza valevole per la tassazione dei trasporti delle merci non a P. V. O. a carro completo.

(*b*) Diminuzione da apportarsi alla distanza valevole per la tassazione dei

Segue *l'Allegato* C *all' Ordine di Servizio N. 289-1912.*

PROSPETTO I.

Isola della Scala	Legnago	Montagnana	Nogara	Sanguinetto	Vigasio	Villabartolomea	AVVERTENZA
DA DIMINUIRE							
14	—	—	40	27	13	—	*Le distanze così diminuite vengono a risultare formate in transito della linea* **Bologna Nogara**, *e quindi i relativi instradamenti attualmente esposti debbono essere modificati nel senso del transito sulla linea predetta.*
13	—	—	40	26	13	—	
19	5	—	40	32	13	—	
—	—	—	6	—	—	—	
27 (*a*) 32 (*b*)	13 (*a*) 18 (*b*)	—	40	40	13	2 (*a*) 7 (*b*)	
26	12	—	40	39	13	1	
17	3	—	40	30	13	—	
18	4	—	40	31	13	—	
28	16	—	40	40	13	5	
23	9	—	40	36	13	—	
27	13	—	40	40	13	2	
—	—	—	5	—	—	—	
14	—	—	40	27	13	—	
17	23	7	28	28	2	13	

sporti dei viaggiatori, bagagli e cani e a quella valevole per la tassazione dei trasporti a P. V. O. a carro completo.

DALLE STAZIONI o gruppi di stazioni sottoindicati a quelle di contro e viceversa	Bevilacqua	Bonferraro	Bovolone	Castel d'Ario	Cerea	Gazzo di Bigarello
						CHILOMETRI
Lavino	17	12	21	6	21	—
Lugo, Bagnacavallo, Godo, Russi . .	—	24	—	24	—	12
Massalombarda	—	7	—	7	—	6
Massarosa	17	13	22	7	22	—
Migliarino Pisano	10	1	10	—	10	—
Narni	—	29	4	25	4	12
Nera Montoro	—	31	18	25	18	12
Nozzano	17	25	34	19	34	6
Orte, Civita Castellana, Magliano, Gallese, Monterotondo, Poggio Mirteto, Portonaccio, Roma S. Lorenzo, Sette Bagni, Stimigliano.	17	31	38	25	38	12
Paganico Grossetano.	17	22 (*c*) 26 (*d*)	31 (*c*) 35 (*d*)	16 (*c*) 20 (*d*)	31 (*c*) 35 (*d*)	3 (*c*) 7 (*d*)
Pereto	—	31	6	25	6	12
Pisa Centr.-Pontedera, Pisa Centr.-Livorno S. M., Torretta e Maritt., Livorno Centr.-Castiglioncello, Colle Salvetti-Maccarese, Cecina-Volterra, Campiglia M.-Piombino, Ladispoli, Roccastrada, Sticciano.	17	18	27	12	27	—

(*c*) Diminuzione da apportarsi alla distanza valevole per la tassazione dei tra

(*d*) Diminuzione da apportarsi alla distanza valevole per la tassazione dei tra

Isola della Scala	Legnago	Montagnana	Nogara	Sanguinetto	Vigasio	Villabartolomea	AVVERTENZA
DA DIMINUIRE							
9	21	7	21	21	—	12	
—	—	—	25	11	—	—	
—	—	—	8	—	—	—	
11	22	7	22	22	—	12	
—	10	7	10	10	—	10	
3	—	—	30	16	4	—	
17	3	—	40	30	13	—	
23	23	7	34	34	8	12	
28	23	7	40	40	13	12	
20 (*c*) 24 (*d*)	23	7	31 (*c*) 35 (*d*)	31 (*c*) 35 (*d*)	5 (*c*) 9 (*d*)	12	
5	—	—	32	18	6	—	
16	23	7	27	27	1	12	

sporti delle merci.
sporti dei viaggiatori, bagagli e cani.

DALLE STAZIONI o gruppi di stazioni sottoindicati a quelle di contro e viceversa	Bevilacqua	Bonferraro	Bovolone	Castel d'Ario	Cerea	Gazzo di Bigarello
	CHILOMETRI					
Ponte Galera, Fiumicino	16	22 (c) 25 (d)	31 (c) 34 (d)	16 (c) 19 (d)	31 (c) 34 (d)	3: (c) 6: (d)
Ravenna, Cesenatico, Classe, Savio,	—	6	—	6	—	5
Riofreddo	—	31	11	25	11	12
Roma Termini-Magliana, Roma Porta Magg.-Mandela, Ciampino-Pofi Castro, Pavona-Velletri-Segni Paliano, Velletri-Terracina, Fara Sabina, Frascati.	16	31	37	25	37	12
Roviano.	2	31	23	25	23	12
S. Agata sul Santerno	—	13	—	13	—	12
S. Arcangelo di Romagna	4	31	25	25	25	12
S. Giorgio di Piano	—	27	2	25	2	12
S. Pietro in Casale	—	15	—	15	—	12
Samoggia, Torre del Lago	5	—	5	—	5	—
Solarola	—	31	16	25	16	12
Viareggio	6	—	6	—	6	—
Viserba	—	20	—	20	—	12

(c) Diminuzione da apportarsi alla distanza valevole per la tassazione dei tra
(d) Diminuzione da apportarsi alla distanza valevole per la tassazione dei tra

Isola della Scala	Legnago	Montagnana	Nogara	Sanguinetto	Vigasio	Villabartolomea	AVVERTENZA
DA DIMINUIRE							
20 (c) 23 (d)	22	6	31 (c) 34 (d)	31 (c) 34 (d)	5 (c) 8 (d)	11	
—	—	—	7	—	—	—	
10	—	—	37	28	11	—	
28	22	6	40	40	13	11	
22	8	—	40	35	13	—	
—	—	—	14	—	—	—	
24	10	—	40	37	13	—	
1	—	—	28	14	2	—	
—	—	—	16	2	—	—	
—	5	5	5	5	—	5	
15	1	—	40	28	13	—	
—	6	6	6	6	—	6	
—	—	—	21	7	—	—	

sporti delle merci.
sporti dei viaggiatori, bagagli e cani.

	Bovilacqua	Bonferraro	Bovolone	Castel d'Ario	Cerea	Gazzo di Bigarello
Le distanze dalle stazioni della Rete (Bologna compresa) * a quelle controindicate e viceversa stabilite per il transito di Bologna, debbono essere diminuite di . . . . Km.	17	31	38	25	38	12
Le distanze dalle stazioni della Rete a quelle contro indicate e viceversa, stabilite per il transito di Falconara Marittima **, nonchè le distanze dalle stazioni della linea Rimini-Falconara M. alle stazioni contro indicate e viceversa, debbono essere diminuite di . . . . Km.	--	29	4	25	4	12
Le distanze dalle stazioni della Rete (Ancona compresa) *** a quelle controindicate e viceversa, stabilite per il transito di Ancona, debbono essere diminuite di . . . . Km.	—	30	5	25	5	12

* Le eccezioni sono comprese nel Prospetto I.

** Esclusa la stazione di Narni, per la quale valgono le indicazioni contenute ne

*** Escluse le stazioni di Riofreddo e Pereto, per le quali valgono le indicazion

Segue l'*Allegato* C *all'Ordine di Servizio N. 289-1912.*

Prospetto II.

Isola della Scala	Legnago	Montagnana	Nogara	Sanguinetto	Vigasio	Villabartolomea	*AVVERTENZA*
28	23	7	40	40	13	12	*Le distanze così diminuite vengono a risultare formate in transito della linea Bologna-Nogara, e quindi i relativi instradamenti attualmente esposti debbono essere modificati nel senso del transito sulla linea predetta.*
3	—	—	30	16	4	—	
4	—	—	31	17	5	—	

Prospetto I.

contenute nel Prospetto I.

Aggiunte e modificazioni

alle Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio

Nella pagina 19 aggiungere alla sede opportuna le seguenti indicazioni:

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Dronero . . .	0. 10	—	0. 10	0. 10	0. 20	0. 25	0. 05	0. 25	0. 25	0. 15	0. 10	

Ordine di Servizio N. 11v. (SERVIZIO VIII)

Attivazione dell'orario generale 1°. ottobre 1912.

PRINCIPALI MODIFICAZIONI NELL'ORARIO DEI TRENI VIAGGIATORI.

Col 1° ottobre 1912 verrà attivato un nuovo orario generale dei treni per l'intera Rete, eccezione fatta per le linee dei Compartimenti di Torino e di Ancona, per le quali vengono apportate soltanto alcune modificazioni all'orario generale in vigore.

Il nuovo orario contempla modificazioni e miglioramenti tanto in alcune comunicazioni dirette internazionali, quanto in quelle dirette interne, specialmente fra Roma, Napoli, la Calabria e la Sicilia, nonchè in quelle di carattere locale.

COMUNICAZIONI DIRETTE INTERNAZIONALI.

Transito di Ventimiglia. — Il diretto 132 viene posticipato di 40 minuti in partenza da Genova, e di 15 in arrivo a Ventimiglia, rendendolo diretto anche fra Albenga e Ventimiglia, allo scopo di assicurarne meglio a Genova la coincidenza col direttissimo 2, proveniente da Roma, collegandolo altresì a Sampierdarena col diretto 71, proveniente da Milano e Chiasso.

Il servizio locale sul tronco Albenga-Ventimiglia viene affidato all'accelerato 1196 prolungato fino a Ventimiglia.

Pel periodo dal 21 novembre al 16 maggio in cui hanno luogo giornalmente i treni di lusso Mediterranée-Express fra Ventimiglia, Parigi e Londra, vengono istituiti i treni 135 F e 4208, fra San Remo e Ventimiglia, in immediata coincidenza con detti treni di lusso.

Transito di Chiasso. — Il diretto 63 (nuovo 61) viene anticipato di 23 minuti da Chiasso a Milano, in relazione ad analoga

anticipazione nell'arrivo del treno svizzero coincidente, e prolungato, come direttissimo, fino a Genova ove arriva alle 9.20, in luogo dell'attuale diretto 61 Milano-Genova, ed in coincidenza col diretto 136 per Ventimiglia. Pertanto la comunicazione diretta internazionale Chiasso-Ventimiglia con carrozze dirette provenienti dalla Germania, che attualmente ha luogo coi treni 63-138, col nuovo orario viene invece stabilita coi treni 61-136.

Il nuovo 61 coinciderà a Milano anche col diretto 82 proveniente da Venezia e Vienna.

Treni di lusso.

Roma-Cannes. — Nella prossima stagione invernale questi treni di lusso, anzichè passare per Firenze, saranno istradati per la linea maremmana, con sensibile accorciamento nella durata totale del viaggio. Essi avranno però a Pisa una diramazione da e per Firenze (nuovi treni *CF* ed *FC*).

Parigi-Roma. — L'effettuazione di questi treni di lusso avrà luogo a cominciare dal dicembre, trisettimanalmente, come negli anni decorsi; a cominciare dal febbraio p. v. e fino al termine del loro periodo di effettuazione (metà viaggio) essi però avranno luogo giornalmente.

Lloyd e Riviera express. — Questi treni di lusso verranno riattivati giornalmente fra Chiasso e Genova pel periodo dal 1° dicembre al 30 aprile e collo stesso orario dello scorso anno.

Berlino-Tirolo-Roma. — Questi treni, che continueranno ad effettuarsi giornalmente fra Ala e Verona fino a tutto novembre, saranno nuovamente prolungati nei mesi di ottobre e novembre tre volte alla settimana fino a Roma, collo stesso orario che fu già in vigore nei mesi di maggio e giugno u. s.

Vienna-Tirolo-Riviera. — Durante i mesi di febbraio, marzo ed aprile 1913 sarà effettuata due volte per settimana una coppia di nuovi treni di lusso fra Vienna, Marburg, Franzenfeste, Ala e Verona (nuovi treni *AV* e *VA* fra Ala e Verona). Il materiale di

questi treni proseguirà poi fino a Ventimiglia e Cannes accoppiato con quello dei treni *NS* ed *SN*, coincidenti a Verona.

Quanto agli altri treni di lusso non nominati qui sopra, e cioè il Vienna-Nizza, il Nord Sud, il Simplon, il Berlino-Napoli, il Napoli-Palermo, il Messina-Taormina, il Berlino-Egitto ed il Vienna-Roma, si effettueranno anche durante il prossimo orario invernale negli stessi periodi e negli stessi giorni dello scorso anno, con orario non sostanzialmente diverso da quello attuale.

Comunicazioni dirette interne.

Milano-Alessandria-Acqui. — Viene istituita una coppia di treni diretti fra Milano ed Acqui (via Mortara-Alessandria), il 212 in partenza alle ore 7 da Acqui, con arrivo a Milano C. alle 9.44, ed il 215 in partenza alle 17.17 da Milano con arrivo ad Acqui alle 20,26, quest'ultimo però è accelerato da Alessandria ad Acqui, sostituendo l'attuale 4165. Come ritorno del nuovo treno Acqui-Alessandria viene istituito il locale 4165 in partenza da Alessandria alle 8.50.

Firenze-Genova-Torino. — La comunicazione notturna Firenze-Torino, che attualmente ha luogo coi treni 544, in partenza da Firenze alle 20,25 e 14 in arrivo a Torino alle 7.50, viene portata sul direttissimo 4 in arrivo a Torino alle 8, ritardando la partenza del 544 da Firenze fino alle 21.40.

Roma-Napoli-Sicilia. — I treni direttissimi bisettimanali 115 e 116 fra Roma e Siracusa Porto vengono resi giornalieri (nuovi 101 e 102), anticipando il primo di circa mezz'ora fra Napoli e Siracusa; a Napoli esso viene messo in continuazione dell'attuale diretto 113 (nuovo 101) da Roma, sopprimendosi fra Roma e Napoli l'attuale 115. Questi due direttissimi troveranno a Paola i treni 1933 e 3730 per le nuove comunicazioni con Catanzaro; a Villa S. Giovanni i treni 3725 e 3732 con Reggio, nonchè le corse 121 e 122 e i nuovi treni direttissimi omonimi fra Messina e Palermo per le comunicazioni con quest'ultima.

In dipendenza della trasformazione in giornalieri di questi treni, si è resa necessaria la trasposizione di diversi altri treni di-

retti colleganti attualmente la Sicilia con Napoli e con Roma; e ciò allo scopo di avere una distribuzione conveniente delle tre coppie di comunicazioni dirette ordinarie. Così il diretto 113, che sarebbe stato troppo vicino al 101, viene soppresso da Napoli a Palermo, e sostituito dal nuovo 107, in continuazione del direttissimo omonimo, proveniente da Roma, anticipato di 45 minuti, con arrivo alle 8.45 a Palermo, ove coincide col diretto 931 per Trapani, ritardato di 20 minuti in partenza. A Messina questa nuova comunicazione diretta trova la coincidenza coll'accelerato 1971 per Catania, Siracusa e l'interno dell'Isola.

Pure allo scopo di distanziare il 104 dal 102 si ritarda di due ore il 104 (nuovo 106), nonchè i coincidenti 114 (nuovo 116) Siracusa-Messina e 124 (nuovo 126) Palermo-Catania, facendo coincidere il 106 a Napoli col già esistente diretto omonimo per Roma. L'attuale direttissimo 104 Napoli-Roma viene anticipato di 25 minuti. Il diretto 108 viene soppresso da Palermo a Napoli, venendo sostituito dalla nuova comunicazione formata dai treni accelerati 1970 Palermo-Messina, diretto 100 Catania-Napoli (con soppressione dell'attuale 118 Catania-Messina) ed accelerato 1810 Napoli-Roma. Il diretto 100 costituirà un diretto completamente diurno, in partenza da Catania alle 7.5 con arrivo a Napoli alle ore 22.34.

Da Napoli a Roma viene soppresso il diretto notturno 102, ritardando di circa un'ora l'accelerato 1810, per metterlo in coincidenza coll'accelerato 1908 proveniente da Brindisi, anticipato di quasi un'ora in arrivo.

Roma-Napoli-Metaponto-Cosenza. — La comunicazione notturna costituita dai treni 109, 807, 1943 e 1949 viene accelerata in modo che, mantenendo inalterate le ore di partenza da Roma e da Napoli, viene anticipato l'arrivo a Cosenza dalle 9.10 alle 8.35.

In senso inverso la comunicazione diretta notturna costituita dai treni 852-844-810-104 viene considerevolmente accelerata, rendendo il treno 810 diretto anche sul tratto Salerno-Napoli, ove ora è accelerato; in conseguenza la partenza da Cosenza resta posticipata dalle 18.6 alle 19.15, l'arrivo a Napoli dalle 6.40 alle 7 e l'arrivo a Roma anticipato dalle 12 alle 11.40.

Metaponto-Reggio. — Il diretto 847 viene sollevato sul tronco Roccella-Reggio dal servizio di parecchie stazioni, affidato ad un nuovo treno in precedenza. In tal modo si rende possibile di anticipare di 45 minuti l'arrivo a Reggio, allo scopo di potere colla coincidente corsa 25 Reggio-Messina, pure anticipata, prendere a Messina la coincidenza coi diretti 109 per Palermo e 119 per Catania.

In senso inverso, corrispondentemente alla posticipazione dei diretti 104 e 114 (nuovi 106 e 116) in Sicilia, posticipasi di oltre un'ora la partenza da Reggio del diretto 842, ricuperandosi poi questo tempo con un provvedimento analogo a quello preso per l'847, e cioè mediante l'istituzione di un nuovo treno in precedenza Reggio-Roccella, che permette per l'842 la soppressione di parecchie fermate sul tronco stesso.

Comunicazioni di interesse locale.

Oltre a parecchie modificazioni di carattere locale introdotte su diverse linee al nord di Roma, se ne introducono di assai numerose ed importanti sulle linee al sud di Roma, in dipendenza specialmente del nuovo assetto stabilito per le comunicazioni dirette.

Nuovi servizi di 3ª classe con treni direttissimi e diretti.

63 Milano-Genova.
212 (nuovo) Acqui-Milano.
215 (nuovo) Milano-Alessandria.
138 Genova-Ventimiglia.
100 (nuovo) Catania-Napoli.
107 (nuovo) Napoli-Palermo.
121 (nuovo) Messina Porto-Palermo.
122 (nuovo) Palermo-Messina Porto.

Servizi di 3ª classe con treni direttissimi e diretti che vengono soppressi.

61 Milano-Genova.
136 Genova-Ventimiglia.

115 (nuovo 101) Napoli-Siracusa Porto.
116 (nuovo 102) Siracusa Porto-Roma.

Treni derrate.

Si anticipa di circa mezz'ora l'arrivo a Cancello del treno *GG* per meglio assicurare l'inoltro dei carri destinati a proseguire verso Caserta-Foggia.

Il treno *TT*, proveniente dalla Calabria, attualmente limitato a Modena, viene prolungato fino ad Ala.

Il treno *QQ*, proveniente da Chioggia, attualmente limitato a Dossobuono, è prolungato fino ad Ala.

Treni merci.

I treni merci raccoglitori a G. V. 5021 e 5024, fra Torino e Roma, che attualmente seguono la via di Spezia vengono deviati, (come già si fece il 1° agosto pei treni 5023 e 5022), per la via di Piacenza-Parma-Sarzana, e ciò per poterne modificare ed allargare l'orario come non avrebbero permesso le esigenze del Mantenimento sulla linea di Spezia.

Alla sostituzione dei detti treni 5021 e 5024 fra Alessandria e Spezia si provvede con una coppia di treni merci locali, evitando, con opportuna fusione dei treni merci attuali, aumenti di chilometri-treno.

DISPOSIZIONI

RIGUARDANTI IL PASSAGGIO DAL CESSANTE AL NUOVO ORARIO.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° ottobre 1912 si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 30 settembre p. v. non si dovranno effettuare quei treni facoltativi che, per orario o prevedibile ritardo, non possano giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di treni speciali nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre e quella di treni straordinari qualsiasi nel giorno 1° ottobre, saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento e Traffico riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori qui di seguito non indicati, il cui orario abbia subito soltanto lievissimi ritocchi, coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

Linea Ventimiglia-Genova. — L'accelerato 1197 assumerà il nuovo orario in partenza da Savona.

Il diretto 132 viaggerà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Linea Pisa-Roma. — Il diretto 8 viaggerà regolato dal nuovo orario fin dalla partenza da Roma.

Linea Firenze-Roma. — Il diretto 28 viaggerà regolato dal nuovo orario fin dalla partenza da Roma.

L'accelerato 1721 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Pisa-Pistoia-Firenze. — Il locale 4740 assumerà il nuovo orario in partenza da Lucca, ed il 4727 avrà luogo fino a destinazione.

Linea Livorno-Empoli-Firenze. — Il treno 544 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Rocchetta S. A.-Gioia del Colle. — Il treno 4776 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Roma-Napoli. — Il direttissimo 115 del vecchio orario avrà ancora luogo in partenza da Roma la sera del 30 settembre fino a Napoli, donde proseguirà su Siracusa come treno 101 in ri-

tardo. L'accelerato 1810 assumerà il nuovo orario in partenza da Napoli. Il treno 102 del nuovo orario, benchè non abbia luogo, come è detto in appresso, sul percorso anteriore a Napoli, sarà effettuato in partenza da Napoli a cominciare dalla mattina del 1° ottobre.

Linea Napoli-Potenza-Brindisi. — Il treno 3653 Metaponto-Taranto del nuovo orario non avrà luogo nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre.

Il treno 807 assumerà il nuovo orario in partenza da Baragiano.

L'accelerato 1908 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Il treno 810 assumerà il nuovo orario in partenza da Grassano.

Linea Battipaglia-Reggio. — L'accelerato 1935 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Il diretto 109 assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

Il diretto 107 non avrà luogo su questa linea nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre.

Il direttissimo 102 non avrà luogo nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre.

Il diretto 104 la sera del 30 settembre assumerà l'orario del nuovo 106 fino dalla partenza da Reggio Cal. C.

Linea Metaponto-Reggio. — Il diretto 847 assumerà il nuovo orario in partenza da Mirto Crosia.

Il diretto 842 assumerà il nuovo orario in partenza da Roccella.

Linea Sibari-Cosenza. — Il diretto 851 viaggerà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Linea S. Eufemia B.-Catanzaro Marina. — Il nuovo accelerato 1939 S. Eufemia-Catanzaro Sala non avrà luogo nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre.

Linea Messina-Palermo. — Sarà effettuato l'accelerato 1964 del vecchio orario e non avrà luogo l'accelerato 1968 del nuovo orario.

Il diretto 108 sarà ancora effettuato fino a Messina Porto.

Il treno 107, benchè non abbia luogo, come si è detto, sul percorso anteriore a Messina, sarà effettuato in partenza da Messina Porto, a cominciare dalla mattina del 1° ottobre.

Linea Messina-Catania. — Il locale 4999 Messina-S. Teresa avrà ancora luogo nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre.

Viaggi con biglietti serie gratuiti B di 2ª e 3ª classe.

Con l'attivazione del nuovo orario l'ammissione eccezionale nei treni direttissimi pei possessori dei biglietti di cui sopra, sarà regolata come appresso:

Sono validi per tutti i treni ordinari viaggiatori, eccetto i direttissimi.

Ferma restando in linea di massima, tale esclusione dai direttissimi, i portatori di biglietti serie *B*, di IIª classe, non aventi l'indicazione « servizio », hanno però facoltà di viaggiare nei sotto indicati treni, senza bisogno di alcuna speciale annotazione sui recapiti.

a) *Linea Domodossola-Milano.*

nel direttissimo 259, purchè provenienti da Iselle e diretti a Milano;

b) *Linea Torino-Genova-Roma.*

nei direttissimi 2 e 4, purchè in partenza da Roma e in destinazione di Livorno;

nel direttissimo 7, purchè in partenza da Torino, Asti od Alessandria per oltre Genova; o da Genova per oltre Pisa; oppure da Civitavecchia se provenienti direttamente dalla Sardegna;

c) *Linea Milano-Genova-Roma.*

nei direttissimi 73-7, purchè in partenza da Milano e in destinazione di Pisa;

d) *Linea Milano Firenze-Roma.*

nel direttissimo 23, purchè in partenza da Milano o stazioni successive e in destinazione di oltre Bologna; oppure da Bologna

o stazioni successive fino a Firenze (compresa) in destinazione di Roma;

nel direttissimo 27, purchè in partenza da Milano o stazioni successive fino a Modena, e in destinazione di oltre Bologna;

nel direttissimo 26, purchè in partenza da Roma o Firenze per oltre Bologna;

e) *Linea Milano-Bologna-Ancona.*

nei direttissimi 37 e 38, senza restrizioni di percorrenza;

f) *Linea Bologna-Lecce.*

nei direttissimi 55 e 57, purchè in partenza da Bologna per oltre Ancona;

nel direttissimo 56 purchè in destinazione di Bologna;

g) *Linea Roma-Napoli.*

nel direttissimo 111 senza restrizioni di percorrenza;

nel direttissimo 105, purchè diretti oltre Caserta verso Foggia;

nel direttissimo 107, purchè provenienti da oltre Roma e diretti oltre Battipaglia;

nel direttissimo 104, senza restrizioni di percorrenza;

I portatori di serie B di III classe non aventi l'indicazione « servizio » sono eccezionalmente ammessi nei sotto indicati treni direttissimi senza bisogno di alcuna speciale annotazione sui recapiti:

h) *Linea Domodossola-Milano.*

nel direttissimo 259 purchè provenienti da Iselle e diretti a Milano;

i) *Linea Milano-Bologna-Ancona.*

nei direttissimi 37 e 38, senza restrizioni di percorrenza;

k) *Linea Bologna-Lecce.*

nel direttissimo 57, purchè provenienti da oltre Bologna e diretti oltre Ancona.

È inteso che nei tratti percorsi con i su indicati treni direttissimi pei quali vi sono restrizioni di percorrenza, non possono farsi fermate intermedie.

La concessione di viaggiare nei detti treni direttissimi è estesa ai possessori di biglietti con percorso eccedente i limiti d'ammissione indicati per ciascun treno sia sulla linea stessa, sia su linee diramantisi dalle stazioni estreme del tratto.

Le sopra accennate validità pei treni direttissimi s'intendono ammesse, senza bisogno di apposita autorizzazione, anche pei biglietti serie B di III classe, resi validi per la II, tanto gratuitamente, quanto verso pagamento dell'intera differenza di prezzo.

I su indicati biglietti gratuiti di II e III classe non saranno, in linea di massima, tenuti validi per gli altri treni direttissimi, a meno che portino apposita annotazione, debitamente autenticata dalla Direzione Generale (Servizio I); mentre i serie B di qualunque classe, portanti l'indicazione « servizio » dànno facoltà di viaggiare in tutti i treni senza restrizione di percorrenza, purchè questi portino vetture della classe per cui sono validi i biglietti stessi, ad eccezione dei treni di lusso, pei quali occorre speciale autorizzazione.

Circolare N. 18.[v] (Servizi VII e X).

Servizi diretti coll'estero che, durante l'inverno 1912-1913, devono essere fatti con materiale F. S.

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 287-1908, si porta a conoscenza del personale interessato che i servizi diretti internazionali, i quali durante l'inverno 1912-1913 dovranno essere fatti con materiale F. S., sono quelli indicati nel seguente prospetto.

Le disposizioni della presente Circolare andranno in vigore a datare dal 1° ottobre 1912. Dalla stessa data resta abrogata la Circolare N. 7[v]-1912, la quale viene sostituita dalla presente.

p. il Direttore Generale
RINALDI.

Servizi diretti internazionali da effettuarsi con materiale F. S.

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento	Residenza delle carrozze
1. — **Servizi colla P. L. M.**				
Via Modane:				
Roma-Parigi.	Roma	ABI^{CR}_{z}59300-59309	10	Roma T.
2. — **Servizi colla Svizzera**				
Via Sempione:				
Milano-Losanna-Berna. . . Milano-Ginevra. . . . . . Milano-Ginevra. . . . . Milano-Ginevra.	Milano	ABI^{CR}_{y}58616-58635	20	Milano C.
3. — **Servizi per oltre Svizzera**				
Via Gottardo:				
Ventimiglia-Genova-Basilea-Colonia-Amsterdam	Genova	$ABLI^{CR}_{z}$650-661	12	Ventimiglia

durante l'inverno 1912-1913 (1° ottobre — 30 aprile)

Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	OSSERVAZIONI
	in compagine a ciascun treno	in turno			
4 e 1	1	4	Roma T. (1)	Firenze	(1) 1 di riserva, anche a Torino.
255 e 256 258 e 255 254 e 257 256 e 251	1 1 1 1	2 2 2 2	Milano C. (2)	Torino	(2) Una carrozza di riserva a Domodossola - NB. Sono pure atte a circolare sulle ferrovie svizzere le carrozze CI 42470 a 42474 e 42885 a 42889. Esse debbono utilizzarsi soltanto con treni facenti capo a Milano C. ove dovrà sempre tenersene di scorta affinchè occorrendo, si possano prontamente utilizzare in sostiruzione od in sussidio alle vetture svizzere in servizio diretto con l'Italia.
135 74 e 61 136	1	4	Ventimiglia (3)	Rivarolo (4)	(3) Una carrozza di riserva ad Amsterdam. (4) Oppure alle Officine Piaggio di Sestri Ponente, secondo l'indicazione da darsi di volta in volta dalla Divisione Trazione e Materiale di Genova.

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento	Residenza delle carrozze
4. — **Servizi Italo-Austro-Germanici** *Via Ala:*				
Roma-Norimberga-Berlino .				
Roma-Lipsia-Berlino . . .	Roma	ABI_z^{cr} 59068-59085	18	Roma T.
Ventimiglia-Monaco . . .	Genova	ABI_y^{cr} 58636-58655	20	Ventimiglia
5. — **Servizi Italo-Austriaci** *Via Pontebba:*				
Ventimiglia - Vienna - Podwoloczyska.	Genova	ABI_y^{cr} 58636-58655	20	Ventimiglia
6. — **Servizi Italo-Austriaci** *Via Cervignano, Cormons e Primolano.*				
Venezia-Portogruaro-Trieste.	Venezia			
Venezia-Portogruaro-Trieste.	Venezia			
Venezia-Portogruaro-Trieste.	Venezia	ABI_y^{vcr} 58600-58615	16	Venezia
Udine-Cormons-Trieste . .	Venezia	CT 43050-43069	20	Venezia
Udine-Cormons-Trieste . .	Venezia	DUT^{vcr} 94421-94426	6	Venezia
Udine-Cormons-Trieste . .	Venezia	D^{cr} 81600-81609	10	Udine
Udine-Cormons-Trieste . .	Venezia	—	—	—
Venezia-Primolano-Trento .	Venezia	—	—	—

Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	OSSERVAZIONI
	in compagine a ciascun treno	in turno			
22/402 e 403/23	1	4			
24/404 e 401/31	1	4	Roma T.	Firenze	
133/70/89/402 e 401/1436/63/138	1	3	Ventimiglia	Firenze	
135/72/91/174 e 171/82/93/138	1	6	Ventimiglia	Firenze	
436 e 433	1 ABI$_y$, 2 CT 1 DUT	—			
1534 e 431	2 ABI$_y$, 2 CT 1 DUT	—			
1533 e 438	2 ABI$_y$, 2 CT 1 DUT	—			
418 e 417	1 D	—	Venezia e Udine	Verona	N.B. - Sono inoltre atte a questi servizi le carrozze AB^{vcr} 55049 a 55051 55053 a 55055, C^{vcr} 32631 a 32633, 32635 aventi pure residenza a Venezia, le quali potranno utilizzarsi in mancanza delle ABI$_y$ e CT prescritte e per eventuali aumenti di composizione dei treni.
2722 e 2725	2 ABI$_y$, 2 CT 1 D	—			
2727 e 2724	1 D	—			
2723 e 2728	1 D	—			
1494 e 443	1 ABI$_y$, 1 CT	—			

Circolare N. 125R. (Servizio VIII).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedirne l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
13250	Famiglia	Albanese Giuseppe	Ufficiale	Ministero Poste
1393	»	Algaria Gaetano	Giudice	Tribunale Catanzaro
4443	»	Almenghi Primo	Ufficiale	Ministero Poste
9799	Personale	Angeloni Vincenzo	Ispett. Prov.	Ministero Finanze
7846	Famiglia	Augherà Nicola Romolo	Agg. Cancel.	Pretura Villa S. Giovanni
16063	Personale	Arangi dott. Lorenzo	Ufficiale	Ministero Poste
4863	Famiglia	Avallone Pasquale	»	» »
13678	»	Balbi Domenico	Brigadiere	» »
1274	»	Bergamini Raffaello	Ufficiale	Intendenza Finanza - Pisa
19415	Personale	Campanile Alberto	»	Ministero Poste

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio	
12739	Personale	Cavani Aldo	Cons. agg.	Ministero Interno	
8001	Famiglia	Cerutti Giovanni	Messaggere	»	Poste
22164	Personale	Cota Cesare	Ufficiale	»	»
1291	»	Cuspini Giulio	1° Ufficiale	»	»
18986	»	D'Andrea Anselmo	Ufficiale	»	»
20274	»	Di Stasio Antonio	Usciere	»	Finanze
1690	Famiglia	Egidi Egidio	Ufficiale	»	Poste
18156	Personale	Gallesio Domenico	Ingegnere	»	Finanze
1913	Famiglia	Gigante Mariano	Ufficiale	»	Poste
15103	»	Giorgini Clodomiro	»	»	»
15323	»	Marchini Angelo	Commesso	»	»
12044	Personale	Neri Tito	Cancelliere	Pretura di Pietrasanta	
10258	Famiglia	Orefici Guido	Archivista	Genio Civile - Campobasso	
720	»	Pellegrino Andrea	Vice-Brigad.	Ministero Poste	
1658	Personale	Sacco Nicola	Archivista	R. Arsenale - Spezia	
21945	»	Scialpi Umberto	Ufficiale	Ministero Poste	
13939	»	Viola Giovanni	Commesso	»	»

Circolare N. 126ᴿ. (Servizio VIII)

Esposizione del lavoro per la difesa del Paese e mostra di ricordi patriottici in Milano.

Per la circostanza della Esposizione-Mostra sovraindicata, dovranno essere applicati tanto per i viaggi degli espositori e giurati quanto per le spedizioni delle merci i ribassi previsti dalla Concessione speciale prima sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni nei seguenti periodi di tempo:

Viaggi degli espositori e giurati.

Andata e Ritorno: dal 25 settembre 1912 al 15 gennaio 1913.

Spedizioni delle merci.

Andata: dal 25 settembre al 1° dicembre 1912.

Ritorno: dal 15 novembre 1912 al 15 gennaio 1913.

Circolare N. 127ᴿ (Servizio VIII).

Congresso dei delegati delle sezioni del Club Alpino italiano in Torino.

Ai viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 24 al 29 settembre 1912.

Ritorno: dal 29 al 4 ottobre 1912.

Circolare N. 128R (Servizio VIII).

41° Congresso dell'associazione italiana delle industrie gaz ed acqua in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sopraindicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 24 al 28 settembre 1912.
RITORNO: dal 26 al 30 settembre 1912.

Circolare N. 129R (Servizio VIII).

III Congresso archeologico internazionale in Roma.

In occasione del III Congresso archeologico internazionale che sarà tenuto in Roma dal 9 al 16 ottobre 1912, viene ammessa, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei prezzi ridotti portati dalla tariffa differenziale *C*, colla facoltà di usufruirne, oltre che per l'andata a Roma, per effettuare — a partire da Roma — altri viaggi sulle Ferrovie dello Stato dopo l'apertura del Congresso.

A tale uopo, i partecipanti al Congresso medesimo, saranno muniti di un libretto composto di una copertina di *colore cenere* e di otto scontrini a matrice di *colore camoscio*, ognuno dei quali vale per l'acquisto di un biglietto di corsa semplice a tariffa differenziale *C*.

Ogni libretto porta negli spazi in prima pagina della copertina, il numero progressivo, il timbro a secco dell'Amministrazione, il nome del titolare e la firma del Capo del Servizio Commerciale; ed in seconda pagina della copertina, la firma del titolare, la certificazione d'intervento al Congresso, lo spazio apposito

pel timbro della stazione originaria di partenza, e quello per l'indicazione della data di scadenza del libretto.

Per tale modo, il libretto, fa altresì le veci, per ogni partecipante al Congresso, della tessera personale di riconoscimento.

1. *Norme relative all'uso del libretto.* — Lo scontrino N° 1 del libretto serve unicamente per l'acquisto del biglietto a prezzo ridotto per Roma nel periodo dal 1° al 16 ottobre 1912.

Le stazioni ed agenzie alle quali viene presentato il libretto, dopo essersi assicurate della regolarità del libretto stesso staccheranno lo scontrino N° 1 rilasciando il biglietto di sola andata per Roma a tariffa differenziale *C* applicando il bollo a data nell'apposito spazio in seconda pagina della copertina e l'indicazione della data di scadenza della validità del libretto stabilita in 45 giorni compreso quello della distribuzione del biglietto per Roma.

Gli scontrini N° 2 e seguenti, da utilizzarsi per ordine progressivo, a partire dal 9 ottobre 1912, non saranno validi se il libretto non porterà la certificazione d'intervento al Congresso munita del bollo e della firma del Presidente del Comitato.

Lo scontrino N° 2 deve servire unicamente per il primo viaggio da Roma.

All'inizio di ogni viaggio il congressista deve presentare alla stazione di partenza lo scontrino regolarmente compilato ancora unito al libretto; la stazione, verificata la regolarità dello scontrino e della copertina, e dopo essersi assicurata che il libretto non sia scaduto di validità, stacca lo scontrino stesso, e rilascia il biglietto di viaggio operando come nei viaggi degli impiegati dello Stato, muniti del libretto.

Esauriti gli scontrini, o cessata la validità del libretto, questo deve essere ritirato dalla stazione per la quale è stato utilizzato l'ultimo scontrino.

2. *Viaggi fra la Sicilia ed il Continente per la via mista ferroviaria-marittima.* — Per i viaggi fra il Continente e la Sicilia potrà, a richiesta del viaggiatore, essere ammessa anche la via mista ferroviaria-marittima fra Napoli e Palermo. La tariffa differenziale *C* sarà però applicata solo sul percorso ferroviario cumulando il percorso continentale con quello siculo. Per il tratto marittimo non è applicabile nessuna riduzione di prezzo.

In questi casi le stazioni emetteranno un solo biglietto ferroviario per entrambi i percorsi siculo e continentale; e dovranno perciò aver cura di compilare il biglietto stesso in modo che risultino chiaramente i percorsi ferroviari pei quali esso è valevole, onde evitare che il medesimo possa essere utilizzato per la traversata marittima, per la quale i viaggiatori dovranno provvedersi di biglietti ordinari presso le Agenzie di navigazione dello Stato.

Dato, per esempio, che si debba emettere un biglietto pel viaggio diretto terrestre-marittimo Castelvetrano-Roma, via Palermo-Napoli, la stazione di Castelvetrano non dovrà indicare sul biglietto ferroviario la percorrenza complessiva Castelvetrano-Roma; ma dovrà specificare i tratti ferroviari pei quali il biglietto è valevole e indicare:

CASTELVETRANO-PALERMO e NAPOLI-ROMA.

Per il computo dei prezzi le stazioni faranno uso del prontuario distribuito dall'Ufficio di Contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze con Ordine di Servizio N° 61-1911 in occasione delle facilitazioni di viaggio per le feste commemorative della proclamazione del Regno d'Italia in Roma, Torino e Firenze, di cui la Circolare N° 16R-1911.

3. *Validità dei biglietti, fermate intermedie, treni utilizzabili, ecc.* — Per la durata della validità dei biglietti di sola andata a tariffa differenziale *C* emessi in base agli scontrini del libretto, nonchè per la quantità delle fermate ammesse e per la via da seguire, valgono le norme della tariffa differenziale *A*, colla avvertenza che quando si tratti di biglietti emessi per viaggi da o per la Sicilia per la via mista *ferroviaria-marittima,* il periodo di validità come sopra calcolato per il percorso ferroviario complessivo continentale-siculo, deve essere aumentato di un giorno.

I portatori dei biglietti emessi in base agli scontrini del libretto saranno ammessi a viaggiare con tutti i treni, compresi i direttissimi, aventi vetture della classe indicata sui biglietti medesimi, ferme però, in ogni caso, le limitazioni ed esclusioni di servizio risultanti, per determinati treni, dagli orari ufficiali.

Nel computo delle fermate non sono comprese quelle che i

viaggiatori sono costretti a fare alle stazioni punti di imbarco e sbarco.

Verificandosi il caso che la validità del libretto di viaggio venga a scadere durante l'utilizzazione di un libretto acquistato in tempo debito, il biglietto sarà da ritenersi valido fino al compimento del viaggio, entro i limiti della sua validità.

4. *Passaggio in classe superiore.* — È ammesso il passaggio in classe superiore verso pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa ordinaria delle due classi.

5. *Norme da seguirsi nei casi di irregolarità.* — 1° I biglietti di sola andata a tariffa differenziale *C*, sono personali e non possono essere ceduti.

Ove si trovasse qualche viaggiatore in possesso di tali biglietti acquistati con libretto intestato ad altra persona si dovrà ritirargli il biglietto medesimo nonchè il libretto, sottoponendo inoltre il viaggiatore al pagamento della differenza fra il prezzo ridotto pagato e quello a tariffa ordinaria per tutto il percorso indicato sul biglietto più tre volte la differenza stessa a titolo di penalità.

2° Riscontrandosi qualche viaggiatore provvisto di biglietto a prezzo ridotto a tariffa differenziale *C*, senza il libretto, il biglietto sarà da ritenersi irregolarmente acquistato, ed il viaggiatore dovrà pagare la differenza dalla tariffa ridotta alla intera per tutto il percorso, più la differenza stessa, a titolo di penalità, limitata quest'ultima al percorso compiuto.

3° Trovando in viaggio qualche viaggiatore con biglietto scaduto di validità dovrà essere sottoposto al pagamento di un biglietto a tariffa ordinaria per tutto il percorso compiuto irregolarmente, più una sovratassa eguale all'importo stesso, e il viaggiatore dovrà provvedersi di biglietto regolare per l'eventuale proseguimento.

4° In quanto non sia diversamente disposto dalla presente circolare, pei viaggi effettuati in base agli scontrini del libretto, valgono le disposizioni generali comuni a tutte le Concessioni speciali.

Circolare N. 130R (Servizio VIII).

X Congresso internazionale di storia dell'arte in Roma.

A favore dei partecipanti al X Congresso internazionale di Storia dell'Arte che sarà tenuto in Roma dal 16 al 21 ottobre 1912, sono state ammesse facilitazioni di viaggio analoghe a quelle deliberate a favore dei partecipanti al III Congresso archeologico internazionale in Roma di cui alla Circolare N. 129R-1912.

A tale uopo, i partecipanti al Congresso medesimo saranno muniti di un libretto composto della copertina di *colore rosa*, e di otto scontrini a matrice di *colore camoscio*, in tutto conforme a quello usato pel precitato III Congresso archeologico.

Lo scontrino N. 1 per l'acquisto del biglietto a prezzo ridotto per Roma, deve essere utilizzato nel periodo dal 1° al 21 ottobre 1912.

Gli scontrini N. 2 e seguenti non potranno essere utilizzati che a partire dal 16 ottobre 1912, e non saranno validi se il libretto non porterà la certificazione d'intervento al Congresso.

Per tutte le altre norme relative all'uso del libretto, per la sua validità, per la validità dei biglietti, fermate intermedie, treni utilizzabili, e per tutte le altre condizioni cui intendonsi subordinati i viaggi di cui trattasi, valgono le disposizioni contenute nella Circolare N. 129R-1912 riguardante il III Congresso Archeologico internazionale in Roma.

Circolare N. 131R (Servizio VIII).

Esposizione internazionale della risicultura e della irrigazione, e del IV congresso risicolo internazionale.

Nella circostanza della Esposizione e Congresso sovraindicati, devono essere accordati tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni delle merci, e pei partecipanti

ed invitati al Congresso, i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata-ritorno: dal 25 settembre al 15 dicembre 1912.

SPEDIZIONI DELLE MERCI.

Andata: dal 25 settembre al 15 novembre 1912.
Ritorno: dal 15 novembre al 15 dicembre 1912.

VIAGGI DEI PARTECIPANTI ED INVITATI AL CONGRESSO.

Andata: dal 1° novembre all'8 novembre 1912.
Ritorno: dal 5 novembre al 12 novembre 1912.

Circolare N. 132R (SERVIZIO VIII).

Congresso regionale socialista riformista in Palermo.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 26 settembre al 1° ottobre 1912.
Ritorno: dal 29 settembre al 4 ottobre 1912.

Circolare N. 133ᴿ (Servizio VIII).

Congresso nazionale dei reduci garibaldini in Ancona.

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni dalla medesima stabilite nei seguenti periodi di tempo.

Andata: dal 25 settembre al 29 detto 1912.
Ritorno: dal 29 settembre al 3 ottobre 1912.

p. Il Direttore Generale
RINALDI.

Roma, settembre 1912 - Tip. Editrice Nazionale - C-80.

SENTENZE

Trasporti ferroviari — Azione del destinatario — Necessità dello svincolo.

Le disposizioni degli allegati D *ed* E *alla legge* 27 *aprile* 1885, *che disciplinano il contratto di trasporto su strada ferrata, prevalgono, come legge speciale e posteriore, alle disposizioni generali sui trasporti di cui al titolo XIII, Cod. Comm.*

Il diritto di agire contro l'Amministrazione delle ferrovie per inadempimento delle condizioni di trasporto spetta soltanto a chi ha il diritto di disposizione sulla merce, indipendentemente da ogni rapporto di proprietà, di garanzia, di godimento sulle cose trasportate.

Il destinatario che sia semplicemente in possesso della ricevuta della spedizione e non abbia acceduto al contratto, mercè l'atto formale dello svincolo, non ha diritto di agire contro l'Amministrazione delle ferrovie anche nel caso in cui la merce sia a considerarsi come perduta.

Lo svincolo operato dopo che l'azione giudiziaria sia stata promossa non sana la nullità della sua proposizione.

TRIB. SALERNO - 8 marzo 1912 — D'Agostino c. Ferrovie Stato.

FATTO.

Nel dì 1. settembre 1910 furono spedite da Eboli a Mercato S. Severino al sig. Luciano d'Agostino, ed a mezzo di ferrovia, 10 sacchi di veccia o doliche del peso di quintali 9. Non essendo

giunta la merce a destinazione il D'Agostino, ch'era in possesso della ricevuta di spedizione, nel dì 25 ottobre 1910 presentò al Capo stazione di Mercato S. Severino reclamo amministrativo per essere indennizzato sia del valore della merce che del danno subito: e posteriormente con atto di citazione del dì 15 gennaio 1911 convenne dinanzi il Pretore del Mandamento di Mercato S. Severino il Capo di quella Stazione ferroviaria in rappresentanza dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per sentirlo con sentenza provvisoriamente eseguibile condannare al pagamento di lire trecentonovanta quale importo della merce perduta, degli interessi su siffatta somma e delle spese giudiziali.

L'Amministrazione convenuta eccepì l'inammessibilità della proposta azione per non essersi proceduto allo svincolo e nel merito ne chiese il rigetto. L'adito Pretore con sentenza dell'11-18 marzo 1911, senz'attendere alla dedotta eccezione d'inammessibilità, pria di provvedere sul merito e sulle spese facultò l'attore a provare con testimoni il valore della merce, fissando all'uopo l'udienza del secondo sabato dopo la notifica della sentenza.

Munì poi questa di clausola di esecuzione provvisoria.

Notificata siffatta sentenza nel dì 12 aprile l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato interpose appello con atto del dì 11 maggio successivo, deducendo che erroneamente aveva il Pretore riconosciuto nel D'Agostino il diritto di agire senza essersi proceduto allo svincolo, e chiese la revoca dell'appellata sentenza con tutte le conseguenze di legge.

Intanto il D'Agostino, in virtù della clausola apposta alla sentenza, fece, nei dì 22 aprile e 3 maggio, procedere alla disposta prova e, riassunta la causa dinanzi al Pretore, con atto del dì 3 maggio 1911, chiese che fosse l'Amministrazione convenuta dichiarata decaduta dal diritto della riprova e condannata al pagamento della sorte, interessi e spese già chiesti con l'atto introduttivo del primo giudizio: il tutto con sentenza provvisoriamente eseguibile.

Il Pretore, con sentenza definitiva del 2-3 giugno 1911 provvedendo a seguito dei risultati della prova, condannò la convenuta al pagamento di L. 336 quale prezzo di nove quintali di veccia dispersi e dei relativi sacchi una agli interessi commerciali dal dì della domanda sino all'effettiva soddisfazione nonchè alle spese del giudizio che liquidò in lire centocinque e cent. 41.

Anche da questa sentenza il Capostazione di Sanseverino quale rappresentante delle Ferrovie dello Stato interpose appello con atto del 9 luglio, sia pei motivi dedotti nel precedente atto di appello, sia perchè il Pretore erroneamente non aveva, a suo dire, tenuto conto dlla prova documentale presentata da esso appellante, e per cui la domanda del D'Agostino avrebbe dovuto essere analogamente ridotta. E di tale sentenza chiese anche di conseguenza la revoca. Di ambo gli appelli, riuniti all'udienza con ordinanza presidenziale, la cognizione è venuta al Collegio, ed i procuratori delle parti hanno prese le conclusioni di sopra trascritte.

Osserva che l'appello avverso la sentenza interlocutoria del dì 11-18 marzo è pienamente fondata. Concordi le parti nello ammettere che nel dì della citazione il D'Agostino si trovasse in possesso della ricevuta di spedizione, ritenne il Pretore che il possesso di siffatta ricevuta stava a dimostrare che il destinatario era entrato a far parte del contratto di trasporto: che lo svincolo simbolico della merce, quando questa è perduta, non può essere ritenuto formalità essenziale, dal momento che il termine della riconsegna è venuto ed il destinatario è in possesso della ricevuta suddetta. È evidente però l'errore di diritto del primo Giudice nel valutare gli effetti giuridici del possesso di questa in materia di trasporto per ferrovia.

In esplicazione deil'art. 396 del Cod. di Comm. secondo cui, arrivate le cose trasportate al luogo di destinazione, il destinatario col possesso della lettera di vettura, sia che ne abbia avuta la consegna del vettore, sia che l'abbia per effetto di girata o trasmissione, consegue la disponibilità della merce, gli articoli 109, 110 e 111 delle tariffe e condizioni generali del trasporto per ferrovia contengono disposizioni speciali sulla materia, che, appunto perchè tali, vanno rigorosamente osservate.

Il servizio ferroviario ha una natura sua propria e non si poteva regolare esclusivamente col diritto comune: spesso la necessità, l'ŭtilità pubblica che ne è l'essenza s'impone alla ragione giuridica, e crea, per le Ferrovie, un diritto speciale e più rigoroso. Ma d'altra parte gli estremi per il loro esercizio, le condizioni eccezionali del loro impianto e della loro speculazione; l'essere obbligate a servire tutti senza preferenza di persona e di cose ed a condizioni prestabilite, immutabili, imponevano anche a favore delle

Amministrazioni ferroviarie diritti e norme speciali in paragone di quelli fissati pel comune vettore. Di qui le disposizioni degli allegati *D* ed *E* alle legge 27 aprile 1885 che disciplinando il contratto di trasporto ferroviario in norme differenti dalle disposizioni generali sui trasporti, di cui al titolo III del Codice di commercio e come a queste posteriori debbono come *un jus singulare* in omaggio alla nota massima *in toto jure generi per speciem derogatur* avere la loro efficacia, là dove derogano alla legge generale.

Dal combinato disposto degli articoli 133 e 109 dell'allegato D risulta che il diritto di agire ha per titolo e causa non già la ricevuta di spedizione, ma il diritto di disporre.

Nel contratto di trasporto il vincolo giuridico si stringe fra colui che dà l'incarico pel trasporto e colui che lo assume. Il destinatario della cosa che vien spedita è un terzo nel cui favore la stipulazione viene fatta ai sensi dell'artcolo 1128 Cod. Civile: onde può ritenersi che o quegli che spedisce, o colui che riceve la cosa trasportata è il vero ed esclusivo interessato a che il trasporto avvenga regolarmente e secondo il patto del contratto. È ad essi che, a seconda dei casi, spetta la disponibilità della merce, la quale non va intesa con i principî ordinarii che governano il diritto di proprietà sulla cosa, essendo evidente che la legge nel regolare siffatti rapporti, in confronto delle Società delle Ferrovie, prescinde da ogni diritto di proprietà di garenzia o di godimento sulla cosa.

Il proprietario quindi che non è contraente, nel caso cioè che non assume la veste di speditore o destinatario, restando estraneo nei rapporti speciali che dal contratto di trasporto si originano verso il vettore, non acquista nessun diritto e dovere; e però il diritto di disponibilità, e per esso quello di presentare reclami e di promuovere azioni giudiziarie, resta del tutto indipendente da quello che il proprietario come tale ha nei casi ordinari.

Nè alcun diritto ad agire, in materia di trasporto ferroviario, ha il destinatario che sia semplicemente nel posseso della ricevuta di spedizione, di quella cioè che si rilascia al mittente. L'articolo 133 delle tariffe dice che il diritto di presentare reclami, od esperimentare le azioni, che nascono dal contratto appartiene soltanto a colui che può disporre della cosa spedita. Altro adunque è il possesso della ricevuta di spedizione altro il diritto di disponibilità. Il primo requisito non è di per sè sufficiente a dar vita all'altro.

Che s'intenda per diritto di disporre della merce nel contratto di trasporto è chiaramente spiegato da tutte quelle legislazioni commerciali, che, come quella italiana, diedero autonomia giuridica a questo contratto.

Come di sopra si è rilevato negli originari rapporti che per effetto del contratto si stringono tra il mittente ed il vettore, è il mittente, come tale, che quale *dominus negotii* esercita pieno il diritto di disponibilità, sino al punto che non solo l'articolo 396 del Codice di Commercio gli dà facoltà di sospendere il trasporto, di ordinare la restituzione delle cose trasportate o la consegna di esse ad un destinatario diverso da quello indicato nella lettera di vettura o di disporre altrimenti, ma lo articolo 109 delle tariffe, nel riconoscere siffatto diritto nello speditore anche nel cambio di velocità, esplicitamente dichiara al comma lettera *a* che il diritto di disporre delle cose consegnate pel trasporto appartiene allo speditore, escluso chiunque altro, benchè detentore della ricevuta di spedizione.

Quest'azione permane nel mittente e speditore fino al momento in cui il destinatario svincolando la spedizione dal pagamento delle spese e delle tasse che vi gravano abbia ricevuto il bollettino di riconsegna, che gli dà diritto di ritirare la merce.

È quindi con lo svincolo della merce che il destinatario il cui diritto potenziale, per la stipulazione a suo favore fatta dal mittente, era sottoposto a termine ed a condizioni, ossia al contro-ordine che avrebbe potuto dare il mittente diviene efficace ed operativo.

Il suo diritto divenendo puro e semplice retroagisce al momento iniziale del contratto. È in siffatto modo che egli accede definitivamente al contratto; è coll'atto formale dello svincolo che trapassa in lui il diritto del mittente.

L'articolo 109 lettera *i* delle tariffe, esplicando ancora più il primo capoverso dell'articolo 396 codice di Commercio, specifica che il diritto del mittente ancorchè detentore della ricevuta di spedizione cessa per passare al destinatario dal momento in cui questi, svincolando la spedizione, abbia ritirato il bollettino di consegna.

Ribadiscono tale concetto il comma lettera *c* dello articolo 109 ed il capoverso dell'articolo 133 i quali, in caso di distruzione

o di smarrimento della ricevuta abilitano lo speditore ad agire, o prestando una cauzione per tutto il tempo della breve prescrizione ovvero ad istituire l'azione di accordo col destinatario sempre quando s'intende — ed è un presupposto implicito — ciò si avveri in uno stadio anteriore allo svincolo. In siffatto modo pur tutelando il diritto dello speditore non si lascia aperta la via di collusione a frodi sia a danno dei terzi, sia dello stesso vettore, ove perdurando l'azione da quello proposto, dovesse il destinatario che è in possesso della ricevuta di spedizione procedere allo svincolo.

Sino a tal fatto adunque la merce spedita resta nella disponibilità del mittente, non avendo ancora il destinatario acceduto al contratto. È necessario che un vincolo giuridico leghi più direttamente costui al vettore, in modo che questi sappia di dover sottostare agli ordini di quello, e questo rapporto diretto si forma coll'atto formale, solenne dello svincolo della merce, mercè cui il destinatario diventa a sua volta il *dominus negotii* nel contratto di trasporto. Nè vale l'obbiettare che siffatto caso non possa ricorrere quando si tratta di azione consequenziale alla perdita della merce: nel qual caso come afferma la difesa del D'Agostino la pretesa condizione dello svincolo non sarebbe possibile: che di conseguenza negando anche in tal caso al destinatario l'azione di risarcimento si perverrebbe a sanzionare un'ingiustizia flagrante di fronte alla inerzia del mittente, il quale avesse già riscosso il prezzo della merce.

La teoria proposta non fa che aggiungere alla legge una disposizione che in essa non è scritta. Non solo per evitare la probabilità ed il pericolo di una duplice azione ma allo scopo di dare una norma fissa per tutti i casi il legislatore ha voluto determinare il momento in cui comincia il diritto del destinatario, quello cioè in cui abbia proceduto allo svincolo. Lo svincolo è un atto del tutto amministrativo che nulla ha che fare con la conseguente consegna della merce.

Se questa non si può effettuare quando la merce non sia affatto giunta ovvero quando per essere, come nella specie, giunta dopo quattro settimane la legge stessa faculta a ritenerla come perduta e quindi a rifiutarla, lo svincolo può operarsi sempre. Esso, come già ritenne il Supremo Collegio, è un atto formale d'accessione al contratto di trasporto, come tale deve essere sempre

eseguito e, come atto contabile preliminare alla resa, può compiersi sempre, essendo indipendente dall'arrivo effettivo e dalla presenza materiale della cosa trasportata.

Obbligando i destinatari ad adempiere mediante lo svincolo al preventivo pagamento delle tasse di trasporto, si è voluto impedire vani ed arbitrari reclami, e facilitare le condizioni del grande movimento del trasporto ferroviario. Se tanto la legge commerciale come quella delle tariffe ferroviarie approvate con la legge 27 aprile 1885 hanno creata la figura dell'avente diritto sulla spedizione del destinatario nel solo caso che questi proceda allo svincolo è chiaro come, avendo della dichiarazione di svincolo fatta una condizione *sine qua non* per surrogare il destinatario al mittente nei rapporti del vettore, è necessario il preventivo svincolo per potere poi col legittimo diritto di rifiuto esercitare quello dello indennizzo del danno. Ciò è tanto vero che per l'articolo 112 delle tariffe nel caso che il destinatario, non procedendo allo svincolo abbia rifiutato la merce, di siffatto rifiuto è dato avviso al mittente ed a di lui disposizione per lo esercizio del diritto che in lui permane vengono tenuti gli oggetti rifiutati. Vero è che l'articolo 146 delle tariffe prescrive che verificatasi la presunzione di perdita, l'interessato acquista il diritto alla indennità; ma l'azione d'indennità per l'*id, quod interest* è sempre derivante dal contratto di trasporto ed al destinatario non è dato esercitarla se non quando con la formalità dello svincolo si reputa avere egli acceduto al contratto mercè la qualità di accettante la stipulazione fatta a suo favore. Il possesso nelle mani del D'Agostino della ricevuta di spedizione non aveva altra finalità che quella di provare l'esistenza del contratto di trasporto, non l'avvenuto trasferimento del diritto sulla cosa trasportata dal mittente al destinatario, nè di questo poteva essere prova la fattura neppure quietanzata. E se è così non vi ha dubbio che pel difetto dello svincolo, essendo carente d'azione il D'Agostino, la sua azione doveva dichiararsi inammessibile. Nè vale il dire che posteriormente e cioè nel dì 8 maggio 1911 lo svincolo del bollettino di spedizione ebbe veramente luogo e così si perfezionò il diritto dell'attore, poichè a parte l'osservare che lo svincolo non era stato operato allorquando fu emessa la prima sentenza del Pretore che avrebbe dovuto, ripetesi, dichiarare la inammissibilità dell'azione, neppur potrebbe farsi ricorso alla teoria del diritto sopraggiunto.

Siffatta teoria ha avuto e nel campo della dottrina e nei giudizi, e così soto l'impero del diritto comune come ai giorni d'oggi notevoli opplicazioni.

Tratta dalle leggi romane 17 Dig. de jiudiciis V, 1, gl'interpreti distinsero il caso in cui dal diritto sopraggiunto nasca una nuova azione che cominci ad avere vita dopo la contestazione della lite, dal caso in cui il diritto sopraggiunto integri o perfezioni una azione già promossa illegittimamente, ma che avea la sua origine in epoca anteriore alla citazione. Si distinse cioè il caso in cui l'*jus superveniens* aveva causa *de praeterito* e quello che aveva causa *ex novo* riconoscendosi così la validità del giudizio nel 1° caso, le nullità del secondo. Tale distinzione è accolta oggidì, e la teoria come quella che è di pura eccezione alle regole ordinarie di procedura e quindi da interpretarsi restrittivamente è del tutto conforme all'equità, imperocchè quando un diritto ha causa da una ragione di credito anteriore alla citazione anche se siffatto credito non sia esercitabile al momento in cui si spiega la domanda, pur tuttavia, essendo il crédito anteriore alla azione, vi ha un certo fondamento giuridico nell'azione non ritualmente ed intempestivamente proposta; e però è giusto che il diritto sopraggiunto tolga di mezzo l'eccezione di inammessibilità, che non tocca l'essenza del diritto, ma l'esercizio di esso.

Ma quando invece l'azione sorta dopo l'inizio del giudizio è azione nuova e che non competeva affatto allo attore prima della instaurazione di questo, essa non sana il giudizio che appunto perchè intentato da chi era assolutamente carente di diritto e di azione , continua ad essere irrito e nullo.

In omaggio a tali principii fu dalla giurisprudenza ritenuto nullo il giudizio istituito anche quando in corso di causa l'attore diventi erede di colui il quale aveva il diritto di proporlo; e viceversa fu ritenuto che ogni qualvolta esiste un diritto nel momento in cui fu iniziata la lite, sebbene esso non possa ancora esercitarsi perchè *sub modo condizione* o *in diem*, purificata che sia la condizione, adempiuto il modo, o scaduto il *dies* nelle more del giudizio, si fa luogo alla applicazione della massima: *ius superveniens confirmat actionem et exceptionem.*

Facendo applicazione di siffatti principî va rilevato che il diritto del D'Agostino non poteva pei motivi superiormente esposti

sorgere se non mediante lo svincolo, e però, non avendo egli ottemperato a siffatta formalità prima della sentenza interlocutoria il collegio sostituendosi al primo Giudice deve revocare la sentenza del dì 11-18 marzo 1911 per carenza di azione nell'attore e condannarlo alle spese.

Osserva che revocata tale sentenza deve revocarsi di conseguenza quella definitiva del 2-3 giugno 1911, che, sul presupposto della ammessibilità dell'azione e sui risultati di una prova eseguita in base alla clausola di esecuzione provvisoria apposta alla prima sentenza, avea giudicato sul merito.

Osserva che le spese dell'*intero* giudizio vanno a carico del soccombente.

Per tali motivi, ecc.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 278. (Boll. 38-1912). — A pag. 756 correggere in m. 1050 la distanza di m. 900 del semaforo di 3ª categoria da quello di 1ª categoria a protezione del Bivio Dronero verso Dronero.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . . .	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO V - N. 40

3 OTTOBRE 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, ottobre 1912. — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine Generale N. 14. (Servizio I).

Nuovo ordinamento delle Ferrovie dello Stato.

(R. D. n. 728 del 28 giugno 1912).

Movimenti nel Personale Superiore.

Si porta a conoscenza del personale che il Consiglio d'Amministrazione, nell'adunanza del 15 agosto 1912, fra gli altri provvedimenti, ha disposto che siano chiamati alle funzioni di Capo Compartimento i Signori:

Nicoli Comm. Ing. Nicolò — Capo Servizio.
Fasolini Cav. Uff. Ing. Celestino — Sotto Capo Servizio.
Bacciarello Cav. Uff. Ing. Michele — Capo Divisione.
Porro Cav. Uff. Ing. Enrico — Capo Divisione.

In seguito a tale provvedimento, alle varie circoscrizioni compartimentali fissate dal R. D. 5 agosto 1912 N. 907, sono preposti i seguenti funzionari:

— Compartimento di Torino — Capello Comm. Ing. Vincenzo (già in carica).

— Compartimento di Genova — Doux Comm. Ing. Edoardo, dal 1° novembre 1912.

— Compartimento di Milano — Brandani Comm. Ing. Alberto (già in carica).

— Compartimento di Venezia — PORRO Cav. Uff. Ing. Enrico, dal 1° novembre 1912.

— Compartimento di Firenze — DAINELLI Comm. Ing. Dainello (già in carica).

— Compartimento di Bologna — BRERO Comm. Ing. Luigi, dal 1° ottobre 1912, per sovraintendere, intanto, alla costituzione degli uffici della nuova circoscrizione, da attivarsi col 1° novembre 1912.

— Compartimento di Roma — NICOLI Comm. Ing. Nicolò, dal 1° novembre 1912.

— Compartimento di Ancona — LANDINI Comm. Ing. Gaetano (già in carica).

— Compartimento di Napoli — GROSSI Comm. Ing. Antonio (già in carica).

— Compartimento di Bari — FASOLINI Cav. Uff. Ing. Celestino, dal 1° ottobre 1912, per sovraintendere, intanto, alla costituzione degli uffici della nuova circoscrizione da attivarsi col 1° novembre 1912.

— Compartimento di Reggio C. — BACCIARELLO Cav. Uff. Ing. Michele, dal 1° ottobre 1912.

— Compartimento di Palermo — NICO Comm. Ing. Antonio (già in carica).

I Capi Compartimento signori CAPELLO Comm. Ing. Vincenzo e BRANDANI Comm. Ing. Alberto, continueranno ad avere anche la dirigenza rispettivamente del Compartimento di Genova e di quello di Venezia fino al 1° novembre 1912.

Ordine di Servizio N. 304. (Servizio VII e XI).

Attivazione del nuovo segnalamento e di impianti di sicurezza in stazione di Roma Termini.

In seguito all'attivazione del deposito locomotive di Roma S. Lorenzo, dalle ore 14 del giorno 18 ottobre 1912 il segnalamento nella stazione di Roma Termini verrà sistemato nel modo risultante dallo schizzo allegato al presente ordine di servizio.

La manovra di tutti i segnali sarà fatta con apparato centrale idrodinamico collocato in due apposite cabine, l'una (cabina *A*) a m. 585 dall'asse del F. V. nell'interbinario fra le linee per Orte e per Pisa; l'altra (cabina *B*), già parzialmente in vigore, in corrispondenza al bivio Sulmona ed a destra della linea per Pisa. Da quest'ultima cabina *B* verranno altresì manovrati tutti i deviatoi il cui numero è controsegnato nello schizzo con l'indice *B*, che è pure portato dai numeri che contraddistinguono i segnali manovrati dalla stessa cabina; analogamente per i segnali manovrati dalla cabina *A*, nella quale verrà altresì istituito un posto di movimento, sopprimendosi in pari tempo quello ora esistente ai Tre Archi.

I segnali che nello schizzo non portano indicazione di categoria e non sono d'avviso sono da considerarsi di prima categoria: i dischetti bassi comandano tanto ai treni che alle manovre e per alcuni di essi è indicato anche il punto che proteggono.

Per i segnali a candeliere ed a ponte, di fianco a ciascuna ala, è esposta la direzione cui l'ala stessa comanda, ed inoltre sono indicate tutte le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 *e* 46 *del Compartimento di Roma.*

Ordine di Servizio N. 305. (Servizio VIII).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 2[illegible]6-1912)

In seguito a comunicazioni pervenute dalle Ferrovie austriache, sono da introdursi nella tariffa italo-austro-ungarica (edizione 1° gennaio 1912), con validità dal 1° ottobre 1912, le seguenti aggiunte:

PARTE I. C.

Inserire, nell'Elenco delle stazioni austro-ungariche, (pagine 11-24) le seguenti stazioni con le relative indicazioni e distanze:

Amstetten	St. B.	658	419	502	530
Frankenmarkt	St. B.	537	314	420	448
Neumarkt-Köstendorf .	St. B.	517	293	399	427
St. Valentin	St. B.	642	418	518	546
Seekirchen-Mattsee . .	St. B.	507	283	389	417
Strasswalchen	St. B.	521	297	403	431
Vöcklamarkt	St. B.	542	318	424	452

PARTE II, Fascicolo 1-*a*.

Tariffa eccezionale N° II per il trasporto di legname — pagine 71-105. — Inserire, nelle sedi opportune, il nome delle seguenti stazioni coi relativi prezzi:

Amministrazione	Da	Pei transiti di	A	B	C	D	E
			Franchi per quintale				
St. B.	Amstetten	Peri	—	2.03	—	—	—
		Pontebba	—	1.38	—	—	—
		Cormons	—	1.34	—	—	—
		Cervignano	—	1.57	—	—	—
St. B.	Attnang-Puchheim	Peri	—	1.84	—	—	—
		Pontebba	—	1.22	—	—	—
		Cormons	—	1.35	—	—	—
		Cervignano	—	1.48	—	—	—
St. B.	Bad Ischl Güterbahnhof	Peri	—	1.88	—	—	—
		Pontebba	—	1.26	—	—	—
		Cormons	—	1.38	—	—	—
		Cervignano	—	1.51	—	—	—
St. B.	Budweis	Peri	—	2.20	—	—	—
		Pontebba	—	1.55	—	—	—
		Cormons	—	1.66	—	—	—
		Cervignano	—	1.79	—	—	—
St. B.	Eisenerz	Peri	1.94	1.90	1.78	1.78	1.92
		Pontebba	1.27	1.24	1.18	1.18	1.53
		Cormons	1.36	1.33	1.24	1.24	1.36
		Cervignano	1.50	1.46	1.37	1.37	1.50
St. B.	Frankenmarkt	Peri	—	1.78	—	—	—
		Pontebba	—	1.18	—	—	—
		Cormons	—	1.30	—	—	—
		Cervignano	—	1.43	—	—	—

Amministrazione	Da	Pei transiti di	A	B	C	D	E
			Franchi per quintale				
St. B.	Gmunden.	Peri	—	1.86	—	—	—
		Pontebba	—	1.24	—	—	—
		Cormons	—	1.37	—	—	—
		Cervignano	—	1.50	—	—	—
St. B.	Klein-Reifling	Peri	1.98	1.95	1.82	1.82	1.97
		Pontebba	1.30	1.28	1.21	1.21	1.56
		Cormons	1.40	1.37	1.28	1.28	1.40
		Cervignano	1.54	1.50	1.41	1.41	1.54
St. B.	Lambach.	Peri	—	1.86	—	—	—
		Pontebba	—	1.26	—	—	—
		Cormons	—	1.37	—	—	—
		Cervignano	—	1.50	—	—	—
St. B.	Mauthausen	Peri	—	2.01	—	—	—
		Pontebba	—	1.40	—	—	—
		Cormons	—	1.50	—	—	—
		Cervignano	—	1.63	—	—	—
St. B.	Neumarkt-Köstendorf . . .	Peri	—	1.73	—	—	—
		Pontebba	—	1.11	—	—	—
		Cormons	—	1.26	—	—	—
		Cervignano	—	1.39	—	—	—
St. B.	St. Valentin.	Peri	—	2.01	—	—	—
		Pontebba	—	1.38	—	—	—
		Cormons	—	1.48	—	—	—
		Cervignano	—	1.61	—	—	—

Ammini-strazione	Da	Pei transiti di	A	B	C	D	E
			Franchi per quintale				
St. B.	Seekirchen-Mattsee. . . .	Peri	—	1.70	—	—	—
		Pontebba	—	1.09	—	—	—
		Cormons	—	1.25	—	—	—
		Cervignano	—	1.38	—	—	—
St. B.	Strasswalchen	Peri	—	1.76	—	—	—
		Pontebba	—	1.13	—	—	—
		Cormons	—	1.28	—	—	—
		Cervignano	—	1.41	—	—	—
St. B.	Vöcklamarkt.	Peri	—	1.80	—	—	--
		Pontebba	—	1.18	—	—	—
		Cormons	—	1.32	—	—	—
		Cervignano	—	1.45	—	—	—
St. B.	Wels	Peri	—	1.90	—	—	—
		Pontebba	—	1.28	—	—	—
		Cormons	—	1.41	—	—	—
		Cervignano	—	1.54	—	—	—

Ordine di Servizio N. 306. (Servizio VIII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società Ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV, si aggiungano, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i seguenti sodalizi:

SEDE	DENOMINAZIONE
Modena	Unione Sportiva Modenese.
Roma	Giardino Educativo Nomentano — Sezione Ginnastica.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 307. (Servizio VII).

Entrata nelle stazioni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 12-1912)

Fra le persone aventi diritto al libero ingresso nelle stazioni, di cui al punto 20 dell'Ordine di Servizio N.12-1912, debbono essere compresi, in relazione all'Ordine di Servizio N. 20-1907, anche gli agenti forestali incaricati della repressione del contrabbando, specialmente di quello del tabacco.

Ordine di Servizio N. 308. (Servizi IV, VII, X e XI).

Uso dei carrelli d'armamento per trasporto delle salme di agenti o di persone di loro famiglia.

(Vedi Istruzioni speciali per l'uso dei carrelli, Art. 21).

Viene ammesso l'uso dei carrelli d'armamento per il trasporto delle salme degli agenti di tutti i Servizi, o di persone di loro famiglia, quando sia impossibile il trasporto stesso coi treni, o con altro mezzo, e la strada per accedere al cimitero sia vicina a qualche passaggio a livello lungo la linea.

Distribuito agli agenti della classe 46 ed ai Capi squadra cantonieri.

Ordine di Servizio N. 309. (Servizio VII).

Servizio cumulativo fra la Ferrovia Santhià-Biella da una parte e le Funivie Savona-S. Giuseppe, la Ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo e la Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza dall'altra.

(Vedi Ordine di Servizio N. 231-1912).

Con riferimento al punto 1 dell'Ordine di Servizio N° 231-1912, si avverte che sono ammesse al servizio cumulativo con la Ferrovia Santhià-Biella anche le Funivie Savona-S. Giuseppe, come da Ordine di Servizio N° 218-1912.

A datare dal 10 ottobre 1912, inoltre, il servizio cumulativo esistente fra la ferrovia Santhià-Biella e la ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo, attualmente limitato ai trasporti in destinazione di quest'ultima, viene esteso anche ai trasporti in senso inverso.

Dalla stessa data, poi, viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V. Acc. ed a P. V. Ord., di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri fra le

stazioni della ferrovia Santhià-Biella e quelle della Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza in quanto le une e le altre siano abilitate ai servizi medesimi.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti suddetti, per l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, sopratasse, ecc. valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve essere sempre riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

In relazione a quanto sopra si dovranno introdurre opportune aggiunte nelle pubblicazioni, relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 81 (Servizio II).

Opposizione al pignoramento di somme.

Avviene talvolta che, per effetto di primi giudizi esecutivi non ostante appello, in cause interessanti le Ferrovie dello Stato, gli Ufficiali giudiziari, ad istanza degli interessati, abbiano a pignorare od a tentare di pignorare somme presso le Casse Compartimentali o presso le gestioni delle stazioni.

Siccome importa, per ovvie ragioni, che tali somme non vengano pagate ai terzi pignoranti, così rendesi necessario che i funzionari o gli agenti che le hanno in consegna, facciano sempre, in mancanza di un funzionario del Servizio legale, inserire a verbale la seguente dichiarazione:

« Il Sig. . . . . dichiara che le somme che egli « detiene sono dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e « che, come tali, non sono soggette alla procedura esecutiva.

« Dichiara inoltre che esse sono destinate per intero ai bisogni « imprescindibili ed improrogabili del suo Ufficio e che, ove in

« tutto od in parte gli venissero sottratte, rimarrebbe compromessa
« la regolarità del publico servizio.

« Per questi motivi rifiuta la consegna, in tutto od in parte,
« delle somme stesse all'Ufficiale giudiziario procedente; si oppone
« al pignoramento e, pel caso che l'Ufficiale medesimo intenda
« egualmente di impossessarsene, lo diffida a non consegnarle al
« creditore, ed a depositarle, nei modi di legge, a disposizione della
« Giustizia, protestando contro esso Ufficiale e contro il creditore
« per i danni e per le spese ».

Prescrivesi pertanto che il funzionario o l'agente presso il quale fu fatto il pignoramento od il tentativo di pignoramento, debba immediatamente avvertirne l'Ufficio Superiore e l'Ufficio legale, inviando all'uno ed all'altro una copia integrale del verbale redatto dall'Ufficiale giudiziario.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 134R (Servizio VIII).

III Congresso nazionale dei rappresentanti di commercio in Milano.

Ai viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 1° al 9 ottobre 1912.
Ritorno: dal 6 al 15 ottobre 1912.

Circolare N. 135R (Servizio VIII).

VIII congresso dell'istituto internazionale di sociologia in Roma.

Pei partecipanti al congresso sopraindicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo.

Andata: dal 1° al 12 ottobre 1912.
Ritorno: dal 7 al 17 ottobre 1912.

Circolare N. 136R (Servizio VIII).

Congresso nazionale della Società italiana di storia delle scienze mediche e naturali in Roma.

Ai viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto

l'osservanza delle relative norme e condizioni nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 4 ottobre al 14 detto 1912.
Ritorno: dall'11 ottobre al 21 detto 1912.

Circolare N. 137R (SERVIZIO VIII).

V Congresso nazionale dell'Unione delle provincie d'Italia in Firenze.

Ai viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 7 ottobre al 13 ottobre 1912.
Ritorno: dall'11 ottobre al 17 detto 1912.

p. il Direttore Generale
RINALDI.

Roma, settembre 1912 — Tip. Editr. Nazionale - C. 80.

Circolare N. 138R (Servizio VIII).

I^a esposizione italiana di Xilografia in Levanto.

(Vedi Circolare N. 94R-1912).

Il termine di tempo stabilito pel ritorno degli espositori e giurati e delle spedizioni degli oggetti che figurarono alla esposizione suindicata, è stato prorogato fino a tutto il 10 ottobre 1912.

Circolare N. 139R (Servizio VIII).

Congresso dei giovani liberali dell'Italia Centrale in Carrara.

Ai viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 1° al 7 ottobre 1912.
RITORNO: dal 5 al 10 ottobre 1912.

Circolare N. 140R. (Servizio VIII).

Congresso meridionale delle leghe di resistenza in Cerignola.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative condizioni e norme, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 2 all'8 ottobre 1912.
RITORNO: dal 6 all'11 ottobre 1912.

Circolare N. 141R (Servizio VIII).

II Congresso Nazionale delle Società di Patronato per i minorenni e per i carcerati in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 5 al 12 ottobre 1912.
RITORNO: dal 10 al 17 ottobre 1912.

Circolare N. 142[R] (Servizio VIII).

I Congresso veterinario meridionale in Bari.

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 10 al 15 ottobre 1912.
RITORNO: dal 14 al 20 detto.

Circolare N. 143[R] (Servizio VIII).

Congresso della Società italiana per il progresso delle scienze in Genova.

Ai viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato, devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 12 al 25 ottobre 1912.
RITORNO: dal 17 al 30 ottobre 1912.

Circolare N. 144^R (Servizio VIII).

Congresso dell'Associazione elettrotecnica Italiana in Genova.

Ai viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato, devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilita, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 14 al 25 ottobre 1912.
RITORNO: dal 19 al 30 ottobre 1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, settembre 1912 - Tip. Editr. Nazionale - C-80.

Allegato **III** *alla Circolare N. 20v - 1912.*

Premio temporaneo sub *b*).

Settimana dal .... al .... 1912.

Arrivo						Partenza						Sosta ore	Premio per ogni carro
Carri		Treno	Giorno	Ora	Se carico a P.V.	Carri		Treno	Giorno	Ora	Se vuoto o carico G.V., P.V.A, P.V. (1)		
Marca	Numero					Marca	Numero						

(1) Indicare con la lettera V se vuoto e, rispettivamente, G.V., P.V. A., o P.V. se carico a grande, piccola accelerata o piccola velocità.

Premio temporaneo sub *b*).

Settimana dal .... al .... 1912.

Arrivo						Partenza						Sosta ore	Premio per ogni carro	
Carri		Treno	Giorno	Ora	Se carico a P. V.	Carri		Treno	Giorno	Ora	Se vuoto o carico G.V., P.V.A, P. V. (1)			
Marca	Numero					Marca	Numero							

(1) Indicare con la lettera V se vuoto e, rispettivamente, G. V., P. V. A., o P. V. se carico a grande, piccola accelerata o piccola velocità.

Allegato I *alla Circolare N.* 20v *-1912.*

Stazioni ammesse a concorrere al premio *sub a*)

Compartimento di			
Torino	**Milano**	**Venezia**	**Genova**
Bussoleno	Arona	Udine	Ventimiglia
Torino Scalo	Gallarate	Treviso	Pavia
Torino P. Susa	Rho	Mestre	Voghera
Torino Dora	Monza	Venezia S. Lucia	Tortona
Torino Smistamento	Lecco	Venezia Marittima	Novi S. Bovo
Chivasso	Bergamo	Padova	Novi Centrale
Santhià	Milano P. Garibaldi	Vicenza	
Vercelli	Milano P. Romana	Verona P. Vescovo	
Novara	Milano P. Sempione	Verona P. Nuova	
Bra	Milano P. Ticinese	Cittadella	
Asti	Milano Lambratte	Mantova	
Casale	Rogoredo	Rovigo	
Mortara	Treviglio	Ferrara	
Nizza	Brescia		
Acqui	Piacenza		
Alessandria Centrale			
Alessandria Smist.			

Compartimento di		
Firenze	**Ancona**	**Roma**
Parma	Castelbolognese	Orte
Reggio Emilia	Ravenna	Civitavecchia
Modena	Rimini	Orbetello
Bologna	Faenza	Roma Trastevere
Pistoia	Falconara Marittima	Roma Tuscolana
Prato	Ancona	Roma Termini
Rifredi	Fabriano	Roma S. Lorenzo
Firenze P. Prato	Foligno	Roma Portonaccio
Firenze C. Marte	Terni	Avezzano
Empoli	Castellamare Adriatico	Sulmona
Pisa Centrale	Pescara	
Pisa P. Nuova		
Livorno S. Marco		
Livorno Marittima		
Viareggio		
Sarzana		
Spezia		
S. Stefano di Magra		
Lucca		
Cecina		
Grosseto		
Asciano		
Chiusi		
S. Giovanni Valdarno		
Campiglia Marittima		

Compartimento di

Napoli	Reggio Calabria	Palermo
Caianello	Sapri	Trapani
Caserta	Paola	Palermo
Cancello	S. Eufemia	Termini Imerese
Napoli Scalo Sup. e Centrale	Villa S. Giovanni	Roccapalumba
Napoli Scalo Inferiore	Reggio Calabria Centr.	Aragona Caldare
Napoli P. Massa	Reggio Calabria Porto	Porto Empedocle
Avellino	Catanzaro Marina	Canicattì
Benevento	Catanzaro Sala	S. Caterina Xirbi
Foggia		Licata
S. Giovanni a Teduccio		Siracusa
Torre Annunziata Centr.		Valsavoia
Torre Annunziata Maritt.		Bicocca
Mercato S. Severino		Messina
Salerno		Catania
Battipaglia		
Rocchetta S. Antonio		
Barletta		
Potenza		
Bari		
Brindisi		
Taranto		
Lecce		
Metaponto		
Spinazzola		

Allegato **II** *alla Circolare N. 20v - 1912.*

aneo sub *a*)

al .... *1912.*

Carri partiti.

NUMERO del Treno	Lunedi		Martedi		Mercoledi		Giovedi		Venerdi		Sabato		Domenica		TOTALE		
	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	comples-sivo
Totali. . .																	

Liquidazione. . . { Carri N. .... L. .... Importo L. ....
» .... » .... » ....

Totale L. ...., ...

Circolare N. 19v (Servizi VII e X).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 ottobre 1912, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. G-318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da mod. G-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con mod. G-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima Officina rispetto al luogo dove ven-

gono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle Officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle Officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione Circolazione Veicoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

BI$_z^{cr}$ N. 29360 - 29362.

ABI$_z^{cr}$ » 59564 - 59567 - 59571 - 59577.

CARRI.

F » 168486 - 169054 a 169056 - 170360 a 170362 - 170511 a 170513 - 170586 a 170588 - 170712 - 170789 a 170791 - 170910 a 170912 - 171100 a 171103 - 171138

a 171140 - 171160 a 171162 - 171350 a 171352 - 171579 - 171582 a 171584 - 171743 a 171746 - 171761 a 171763 - 171918 a 171920 - 171950 - 172121 - 172130.

L » 474762 a 474764 - 474782.

P » 653692 - 653698.

Poz » 692664 a 692666 - 692679 - 692684 - 692689 - 692691.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Circolare N. 20.V (SERVIZIO VII).

Premi temporanei per la buona utilizzazione del materiale da merci.

Allo scopo di conseguire una più intensa utilizzazione ed una più rapida circolazione del materiale da merci e renderne così meno sentita la deficienza in questo periodo di intenso traffico, a datare dal giorno 7 ottobre 1912 verranno concessi, a favore del personale di stazione, i premi temporanei seguenti:

a) Le stazioni indicate nell'unito prospetto Allegato I, le quali nel corso della settimana, dal 7 al 13 ottobre 1912, cioè dalle ore 0 del lunedì 7 alle ore 24 della domenica 13 ottobre, faranno partire un quantitativo di carri carichi o vuoti *maggiore* di quello dei carri arrivati nello stesso periodo di tempo, riceveranno un premio di L. 1,00 per ogni carro fatto partire in più.

Dalla stessa data 7 ottobre e fino a contrario avviso, le predette stazioni le quali nel periodo di una settimana, cioè dalle ore 0 del lunedì alle 24 della domenica, faranno partire un quantitativo di carri carichi o vuoti *uguale* o maggiore di quello dei carri arrivati nello stesso periodo di tempo, riceveranno un premio di lire 0,01 per ogni carro partito.

Dal premio sub *a*) restano esclusi i carri in transito che arrivano e partono con uno stesso treno.

Si intende che gli arrivi e le partenze dei carri da premiarsi devono aver luogo coi treni portati dall'orario, comprese tutte le corse ordinarie e speciali dello stretto di Messina, nonchè con locomotiva di ritorno e con tutte quelle tradotte fra scalo e scalo di di una stessa località, il cui orario viene diramato con disposizioni interne delle Divisioni e Sezioni di Movimento.

La concessione di questo premio è subordinata alla condizione che la stazione che vi concorre non limiti il ricevimento dei carri che vi sono diretti, e che componga regolarmente i treni coi quali li fa partire.

b) Per ogni carro arrivato in qualsiasi stazione della Rete, carico con trasporti a P. V., e ripartito vuoto o carico a G. V. od a P. V. A. entro 24 ore da quella di arrivo, ovvero arrivato carico con trasporti a P. V., e ripartito carico a P. V. entro 36 ore da quella di arrivo, si concede un premio di L. 0,60, purchè le operazioni di scarico e di ricarico abbiano avuto luogo effettivamente.

Per le stazioni nelle quali venissero applicate le restrizioni di cui all'Art. 117, comma *b*) delle Tariffe e Condizioni, i limiti di tempo stabiliti per concorrere ál premio, verranno ridotti rispettivamente da ore 24 a ore 18, da ore 36 a 30.

Le soste del carro dovranno essere stabilite in base alle ore di partenza e di arrivo dei treni, prescritte dall'orario.

Restano esclusi dal premio sub *b*):

i carri di proprietà privata;

i carri specializzati per determinati trasporti, come sabbia, barbabietole, asfalto, pietre, acqua, pollerie, ecc.;

i carri scaricati e caricati agli scali marittimi di Genova, Venezia, Savona, Livorno, Ancona, Spezia, Napoli, Torre Annunziata, Civitavecchia (per i soli carri scaricati e caricati al porto), Brindisi.

Debbono invece considerarsi come scaricati e caricati sui binari di stazione i carri scaricati e ricaricati sui binari di raccordo.

Le stazioni nelle quali si riscontrasse che per negligenza o trascuratezza non vennero esatte tasse di sosta per indebita giacenza di materiale, verranno escluse dai premi concessi dalla presente Circolare.

LIQUIDAZIONE E PAGAMENTO DEI PREMI.

Le Stazioni elencate nell'Allegato I, ammesse a concorrere al premio sub *a*), compileranno un prospetto conforme al modello Allegato II, indicandovi, per ogni giorno e per ogni treno, il quantitativo dei carri carichi o vuoti, arrivati e partiti, onde stabilire in fine di ciascuna settimana il quantitativo di quelli da premiare.

Il quantitativo dei carri che risulterà sui prospetti (Allegato II) dovrà corrispondere esattamente con quello dei fogli veicoli.

Le stazioni che concorrono al premio sub *b*) compileranno un prospetto conforme al modello Allegato III, indicandovi giornalmente e per ogni carro premiando, i dati richiesti dal prospetto stesso, e riepilogando per ogni settimana l'importo del premio da corrispondersi al personale che vi compartecipa.

In base alle risultanze dei prospetti (Allegati II e III) il Capo stazione titolare effettuerà la liquidazione e la ripartizione del premio al personale, attenendosi, nello stabilire le quote-parti, a quanto è tassativamente prescritto dall'O. S. 33-1906.

Al premio sub *a*) potrà concorrere, peraltro, soltanto il personale dirigente il Movimento, quello addetto all'Ufficio del materiale e quello di manovra (capi manovra, capi squadra manovratori e manovali manovratori).

L'importo dei premi sarà pagato coi fondi della stazione ogni martedì della settimana seguente a quella cui si riferiscono i premi stessi.

A tal uopo verrà compilato nei modi d'uso il modulo B-94 che sarà versato come denaro alla Cassa con la seguente motivazione:

« Premio temporaneo per l'utilizzazione del materiale. Circolare N. 20v-1912 ».

CONTROLLERIE.

Copia del Mod. B-94 dovrà essere trasmesso alla Delegazione Circolazione Veicoli ed alla Divisione o Sezione di Movimento, da cui la stazione dipende. Ai Moduli B-94 dovranno unirsi i prospetti Allegati II e III riferibili ai premi liquidati e corrisposti.

Nei moduli B-94 dovranno figurare le generalità dei premiati e la relativa quota di premio.

L'invio agli Uffici dei documenti predetti deve farsi entro la settimana successiva a quella cui gli elaborati si riferiscono, e non oltre.

Le Delegazioni Circolazione Veicoli praticheranno ai citati documenti le controllerie di loro spettanza.

I Capi Stazione dovranno indicare giornalmente in apposito cartellino, da affiggersi in un locale accessibile a tutto il personale:

il quantitativo dei carri arrivati e partiti in ciascun giorno della settimana, per le stazioni che concorrono al premio sub *a*);

il quantitativo dei carri premiati ed il relativo importo, per quanto riguarda il premio sub *b*).

Il Capo Stazione titolare risponderà in proprio di qualsiasi abuso potesse avverarsi nell'applicazione di questi premi e nella ripartizione del loro ammontare.

Le Divisioni e le Sezioni di Movimento e Traffico faranno rigorosamente sorvegliare, a mezzo degli Ispettori di Riparto e dei Controllori del Materiale e del Traffico, perchè le disposizioni contenute nella presente Circolare siano osservate scrupolosamente, e perchè non avvengano abusi; non mancando di continuare le constatazioni sulla regolarità dei premi riscossi, anche dopo chiuso il periodo durante il quale i premi stessi sono corrisposti; e ciò finchè tali verifiche non siano state estese a tutte le Stazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Responsabilità della Ferrovia - Prova della colpa.

Tranne casi esplicitamente stabiliti dalla legge, è assurdo parlare di responsabilità dello Stato per danno incolpevole.

La prova della colpa spetta all'attore ed è irrilevante ed inammessibile una prova insufficiente a dimostrare la pretesa colpa dell'amministrazione convenuta.

TRIBUNALE ROMA, 10 aprile 1912. — Società Agricola Anonima « Capalbio » c. Ferrovie Stato.

CONCLUSIONI.

All'udienza di spedizione della causa il procuratore della Società attrice concluse:

Piaccia al Tribunale, ogni contraria istanza, eccezione e deduzione rejetta, sospeso di provvedere nel merito e sulle spese, ammettere la concludente a provare anche con testimoni i seguenti fatti cioè:

1. Che verso le 11 ant. del 9 luglio 1911 dalla macchina del treno che percorreva la linea Roma-Pisa furono lanciate una quantità di faville e di scorie infiammate che andarono a cadere sul grano esistente nella tenuta « Capalbio » Frazione Selva Nera,

e precisamente a distanza molto maggiore di quaranta metri dall'argine ferroviario, incendiandone sessanta quintali ed incendiando anche cento metri di staccionata.

2. Che il valore complessivo del grano e della staccionata incendiati era di L. 1653,75.

3. Che non vi fu altra causale che provocasse l'incendio.

4. Che appena questo si verificò ne fu informato il Capo stazione di Capalbio, ed il sorvegliante.

Emanare all' uopo sentenza provvisoriamente eseguibile e senza cauzione.

Salvo ogni altro diritto.

Roma, gennaio 1912.

Avv. Pasquale Auletta.
Avv. Giuseppe Gigliesi proc.

Con successiva comparsa aggiunta e postilla, dagli stessi si conclude:

Che devono essere respinte le eccezioni avversarie perchè infondate ed accogliersi le conclusioni attrici, insistendo in esse, aggiungendo quella pel rigetto della prova domandata dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Roma, 28 febbraio 1912.

Avv. Pasquale Auletta.
Avv. Giuseppe Gigliesi proc.

Per la convenuta Amministrazione delle Ferrovie di Stato si concluse:

Che piaccia al Tribunale, ogni contraria istanza eccezione e deduzione rejetta, respingere la domanda di risarcimento di danni, spiegata dalla Società Agricola Anonima « Capalbio » con citazione 30 novembre 1911, perchè infondata in fatto ed in diritto con la condanna dell'attrice alle spese ed onorari di difesa.

Roma, gennaio 1912.

Avv. Giuseppe Matteucci.
Avv. Ernesto Chimenti proc.

Con successiva memoria illustrativa dagli stessi proc. si concluse:

Che piaccia al Tribunale, ogni avversaria istanza, eccezione o deduzione rejetta, in via principale assolvere essa convenuta dalle avversarie domande, respingendo perchè irrilevante ed inconcludente, il mezzo istruttorio dall'attrice stessa dedotto; in via subordinata ammettere la concludente, se del caso, a provare con testimoni il seguente capitolo di fatto.

Vero che le locomotive dei treni N. 5023 e 6061 del 9 luglio 1911, le quali portavano rispettivamente i N. 29252 e 29243 erano in ottimo stato di conservazione, munite degli apparecchi regolamentari contro la fuoriuscita di scintille e scorie. In ogni caso con vittoria di spese ed onorario di avvocato.

Roma, 10 *febbraio* 1912.

Avv. Giuseppe Matteucci.
Avv. Ernesto Chimenti proc.

IN FATTO.

Attesochè con atto di citazione 30 novembre 1911 la Società Anonima « Capalbio » in persona del presidente del Consiglio d'Amministrazione Domenico Lanza, conveniva dinanzi questo Tribunale, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona del Direttore Generale Riccardo Bianchi, perchè, premesso che il 9 luglio 1911, verso le 11 del mattino in territorio « Capalbio » (Frazione Selva Nera) alcune faville e scorie lanciate dalla locomotiva di un treno percorrente la linea Roma-Pisa, appiccarono il fuoco al grano di proprietà della istante, già disposto in covi a distanza di oltre 40 metri dalla sede della Ferrovia distruggendone ben 60 quintali, ed appiccarono altresì il fuoco ad una staccionata, che rimase distrutta per circa 100 metri, pel quale fatto essa istante aveva risentito un danno di L. 1663.75; che nonostante le richieste fatte sin dall'11 successivo, non aveva potuto ottenere il pagamento della predetta somma dovuta a titolo di risarcimento del danno sofferto, si sentisse condannare con sentenza provvisoriamente eseguibile e con vittoria nelle spese del

giudizio ed onorari di avvocato, al pagamento della somma di L. 1653,75 ad essa istante Società dovute pel titolo esposto, oltre i relativi interessi commerciali dal dì della domanda. Che contestatasi la lite dall'attrice Società domandavasi, in caso di impugnativa, di essere ammessa a provare con testimoni, con articoli dettagliati e di sopra trascritti i fatti formanti obietto della domanda e tendenti a dimostrare, oltre l'ammontare del danno, il nesso di causalità esistente tra la fuoriuscita dalla locomotiva delle scorie e delle faville, e l'incendio susseguito, osservandosi nella comparsa aggiunta che la responsabilità della convenuta ferrovia derivavasi direttamente dagli art. 1151, 1152, cod. civ. e 290 della legge sulle opere pubbliche e non era esclusa dal noto principio *qui suo jure utitur nenimem laedit* perchè, anche nel diritto romano le concessioni fatte dall'Autorità si intendono sempre fatte senza danno del terzo, e non può mai costituire esercizio di un diritto l'immettere cose nocive nel fondo altrui: e riportando una sentenza della Corte di Appello di Firenze, ribadivasi che non potevasi per le Ferrovie allegare l'osservanza della condizione per le prescrizioni regolamentari, quando era certo che l'autorizzazione governativa, le misure preventive e cautelative ordinate nell'interesse generale se non riescono a preservare i proprietari vicini dai danni materiali, questi proprietari possono esercitare il diritto che la legge civile ad essi accorda di poter ottenere riparazione; che a nessuno era consentito di locupletarsi con danno altrui e però, essendo indiscutibile che l'esercizio delle Ferrovie dello Stato oltre che un interesse generale ne avesse anche uno economico e commerciale, il profitto, dovevasi ritenere la responsabilità della convenuta; e poichè, se anche si dimostrava la esistenza nelle locomotive dei treni di congegni idonei ad impedire la fuoriuscita di scintille ed altre materie infiammate, l'uscita avvenuta dimostra che quei congegni non vi erano o vi erano guasti e mal tenuti, insistevasi nell'accoglimento della domanda.

Che *ex adverso* dalla convenuta Amministrazione obiettavasi che riconosciuto pure il nesso di causalità obiettivo tra la fuori uscita delle scintille dalla locomotiva del treno in corsa e l'incendio, doveva sempre dall'attrice provarsi la responsabilità di essa convenuta con il concorso dell'elemento subbiettivo colposo, necessario substrato dell'azione; che non potevasi far ricorso alla

teorica che, costituendo l'esercizio del proprio diritto col sacrificio del diritto altrui una impossibilità giuridica, ritraeva senz'altro la responsabilità dell'agente che col sacrificio alieno, procuravasi un guadagno; che non avendo l'attrice provato nè domandato di provare azione od eccezione alcuna dalla quale scaturisse la responsabilità della Ferrovia, la domanda andava rigettata: in linea subordinata, osservandosi che l'Amministrazione aveva usato nel caso tutte le cautele e diligenze possibili suggerite dalla scienza ed imposte dai regolamenti per evitare la fuori-uscita delle scintille e delle scorie, domandavasi di provare con testi che le locomotive dei treni N. 5023 e 6061 del 9 luglio 1911, le quali portavano i N. 2925 e 29253, erano in ottimo stato di costruzione e di conservazione, munite degli apparecchi regolamentari contro la fuori-uscita delle faville e scorie, ed esibivasi all'uopo una dichiarazione dell'ufficio di trazione in data 22 agosto 1911.

Che l'attrice con postilla, eccependo che il più elementare buon senso dimostra che, se materie infiammate si sprigionano da un meccanismo, deve necessariamente ritenersi guasto e inadatto a preservare la proprietà altrui dal danno, opponevasi alla prova in subordinata ipotesi chiesta dalle Ferrovie anche perchè inammissibile, non avendo per obbietto fatti materiali ma giudizi tecnici non comprovabili con testi, insistendosi così nelle già rassegnate conclusioni.

IN DIRITTO.

Osservasi che la prova testimoniale richiesta dall'attrice Società tende alla dimostrazione oltre che del danno sofferto e della sua entità economica, del nesso di causalità obiettivamente esistente tra l'incendio verificatosi il 9 luglio 1911 e la fuori-uscita delle faville e delle scorie dalla locomotiva del treno in corsa nello stesso giorno sulla linea Roma-Pisa e però occorre esaminare, ai fini della sua ammissibilità, la concludenza o meno di essa nei riguardi della proposta azione di risarcimento di danni. Fondamento di una tale azione non può essere che la responsabilità per colpa delle convenute ferrovie in base ai principii generali stabiliti nel nostro codice civile: non valgono perciò le disposizioni

speciali della legge per le espropriazioni per pubblica utilità, in quanto queste disposizioni solamente per casi singoli e, ad ogni modo, nella loro interpretazione, fanno sempre capo ai principii generali di diritto, tanto più che non si saprebbe vedere nella fattispecie differenza alcuna tra l'essere l'esercente l'industria un Ente pubblico, anche per l'interesse generale e sociale, ed il privato.

Ciò premesso è indubbio che gli art. 1151-1152-1153 del Cod. Civ. pongano quale sostrato della responsabilità umana per danni arrecati per fatto proprio l'elemento subiettivo colposo; in tanto cioè si risponde dell'evento lesivo dell'altrui diritto, in quanto all'agente sia imputabile un'azione od una omissione non compatibile con la diligenza che deve sempre avere nelle sue azioni il buon padre di famiglia: è un concetto tutto individualistico e forse anche penalistico, della responsabilità civile che domina il nostro diritto e che non soffre eccezioni perchè eccezioni non ne volle mai lo stesso legislatore. Si è tentato, è vero, di trarre partito specialmente dalle seguenti disposizioni degli art. 1154 e 1155 dello stesso codice o dalla impossibilità giuridica che possa coesistere, in un ben ordinato sistema giuridico, l'esercizio del proprio diritto col sacrificio patrimoniale altrui, ciò che contrasterebbe ad ogni equilibrio equitativo, di trasportare anche presso di noi la teorica dell'*agire a suo rischio;* ognuno cioè risponderebbe del danno prodotto al terzo, anche se incolpevole, ogni qualvolta egli agisse a suo profitto. Che gli art. 1154 e 1155 siano una pura e semplice applicazione del principio generale stabilito negli articoli 1151 a 1152 chiaramente si evince quando si consideri che in essi il legislatore non ha affatto sancito una responsabilità senza colpa, ma ha unicamente presunto la colpa a carico del proprietario della cosa che produsse il danno; se per difficoltà di indole probatoria si volle presumere la colpa, tutto ciò è ben differente dal volere una responsabilità senza colpa, anzi è appunto la dimostrazione della necessità della colpa quale fondamento dell'azione di risarcimento. Ora, la prova che vuol fornire l'attrice Società, ad altro non tenderebbe che all'accertamento autologico dei fatti senza che da essi alcuna azione od omissione imputabile alle Ferrovie od ai suoi agenti, emerga: nè vale in materia di colpa ragionare in base al principio logico del *post hoc ergo propter hoc*: se

materie infiammate uscirono dalla macchina in corsa così da produrre l'incendio, essa deve ritenersi non munita degli opportuni congegni atti ad impedire un tale sprigionamento. Non si è provato e l'avrebbe dovuto l'attrice Società, che la meccanica sia giunta a tal grado di perfezione da fornire apparecchi che impediscano la fuori-uscita delle scorie e delle scintille dalle locomotive e invece dalla convenuta ferrovia si domanda di provare appunto che le locomotive dei treni percorrenti la Roma-Pisa non erano non pure in ottimo stato di costruzione e di conservazione, ma munite di apparecchi regolamentari necessari ad impedire la lamentata fuori-uscita, prova questa non necessaria, trattandosi di azione per responsabilità extra contrattuale e però cadendo l'onere della prova tutta a carico dell'attore (art. 1312 cod. civ.) nelle condizioni attuali della controversia, dovendosi sostenere che non è, per lo stato attuale della scienza, nella facoltà dell'uomo di impedire che dal fumaiolo di una macchina in corsa escano dalla cuffia metallica che lo ricopre, insieme al vapore anche delle scorie e delle scintille, l'evento dannoso, possibilmente conseguente, non può considerarsi un fortuito il quale cede perchè non imputabile, a carico di colui che ne è colpito. Nè il dire che le Ferrovie agendo per un fine economico di profitto, mentre l'infortunato tende ad evitare un danno, può aver peso alcuno sulla risoluzione della lite.

Che, pertanto, dovendosi considerare l'offerta prova inconcludente ai fini della causa deve respingere la domanda con la condanna del soccombente alle spese del giudizio.

P. q. m. il Tribunale uditi i procuratori rejetta la domanda proposta dalla Società Anonima « Capalbio » con l'atto di citazione 30 novembre 1911 e per lo effetto condanna essa Società al pagamento delle spese del giudizio ed onorari di avvocato in favore delle Ferrovie dello Stato da liquidarsi quelle a debito nei modi di legge e le altre dall'estensore della presente.

MASSIMARIO

Art. 54 Regolamento del Personale (app. col R. Decreto 22 luglio 1906 N. 417). ***Facoltà e non obbligo* di procedere a nuove indagini sul ricorso dell'agente contro la punizione inflittagli.**

I.

Il Consiglio di Amministrazione — che manifesta incensurabilmente il proprio apprezzamento e la propria convinzione sulle accuse a carico di un ferroviere — non è obbligato da alcuna norma a fare precedere da nuova inchiesta i lievi non sostanziali cambiamenti alla motivazione del provvedimento disciplinare.

Qualora venga riconosciuta, da parte di esso Consiglio di Amministrazione, la necessità di procedere a nuove indagini — in seguito al ricorso gerarchico dell'avente interesse — soltanto in questo caso si dovrà riaprire l'istruttoria e contestare di nuovo le accuse all'incolpato.

CONSIGLIO STATO, Sezione IV, decisione 7 giugno 1912, su ricorso del manovale di Officina Giuseppe D'Acunzo.

II.

L'Autorità giudiziaria è incompetente a rettificare la posizione personale degli Agenti delle Ferrovie di Stato — Art. 57 *legge* 7 *luglio* 1907 *N.* 429 *e art.* 19 *legge* 9 *luglio* 1908 *N.* 418 — *Prescrizione decennale delle domande dei ferrovieri contro la Società del Mediterraneo pel riconoscimento di diritti verso le cessate Casse Pensioni e di Mutuo Soccorso.*

Gli operai delle Officine non possono ricorrere al Magistrato ordinario per ottenere la retroattività della loro iscrizione al Consorzio di Mutuo Soccorso e la conseguente modifica della qualità dell'impiego attribuita ad essi operai fino al 1903 (avventizi di carriera). I provvedimenti che si riferiscono alla carriera dei funzionari dipendenti dallo Stato, sfuggono al controllo della giustizia ordinaria secondo i principî del diritto comune. Al funzionario non spetta che il diritto alla legalità dei provvedimenti che vengono presi in suo confronto; al quale scopo la legge ha stabilito una cognizione speciale, quella del Consiglio di Stato (art. 57 legge 7 luglio 1907 N. 429). L'Autorità giudiziaria può intervenire soltanto in seguito per accertare e liquidare i danni quante volte il Consiglio di Stato abbia riconosciuta la illegalità del provvedimento, perchè allora sorge per il funzionario un diritto subbiettivo patrimoniale, tutelabile, e da determinarsi in via giudiziaria.

Nè sarebbe invocabile l'ultima parte dell'art. 19 *della legge* 9 *luglio* 1908 *N.* 418, *solo perchè gli attori iniziarono la controversia avanti il* 1° *gennaio* 1909, *dovendosi la eccezione alla norma generale di competenza dell'Amministrazione delle Ferrovie di Stato riferirsi alle* controversie già in corso *nel confronto delle stesse Casse e degli stessi Comitati ed Istituti.*

Al 31 *dicembre* 1896 *si è chiusa la iscrizione alle vecchie Casse Pensioni e di Mutuo Soccorso. Ora, se è vero che la violazione del diritto dell'operaio Teppati e dei consorti di lite era compiuta in modo definitivo dal* 1° *gennaio* 1897, *appare manifesto come la permanenza di detta violazione non possa impedire l'inizio della prescrizione decennale che deve dichiararsi.*

CORTE APPELLO MILANO, Sezione I, sent. 11-24 aprile 1912 — *Teppati* ed altri settantacinque consorti di lite contro le Ferrovie di Stato e contro la Società Italiana S. F. del Mediterraneo.

III.

Graduatoria di merito o di preferenza ad opera delle Commissioni chiamate a giudicare sui titoli dei candidati Medici di Riparto. - (Art. 33 reg. per il Servizio Sanitario delle Ferrovie di Stato app. con D. M. N. 2497 del 20/6/1909.

La superiorità di un candidato a Medico di Riparto non può ritenersi implicita nell'ordine di designazione tenuto dalla Commissione giudicatrice, poichè sarebbe grave connettere soltanto ad elemento così incerto o malfermo una graduatoria di merito o di preferenza.

L'art. 33 del Regolamento per il servizio sanitario non mira a valutare i titoli con criteri scientifici, ma a valutarli in relazione al disimpegno delle speciali funzioni *di Medico di Riparto. Il criterio di preferenza, a parità di condizioni, è dato non già dai servizi eventualmente prestati alla Ferrovia, ma dalla qualità di medico condotto.*

CONSIGLIO DI STATO, IV Sezione — Prof. Dott. Pietro Bastianelli contro FF. di Stato e contro dott. Ottavio Morais — decis. 14 giugno 1912.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 284. (Boll. N. 38-1912).

Pag. 769 - La nuova marca di serie dei carri 230.000 e 230.001 deve essere indicata con G^c e non con G. In conseguenza di ciò la serie del carro 230.002 dev'essere indicata con virgolette.

Pag. 770-771 - La vecchia marca di serie dei carri 326-340 deve essere indicata con F^c e non con G^c.

Pag. 775 - La nuova marca di serie dei carri 624.003-624.005 dev'essese indicata con Pf e non con PF.

Pag. 775 - Il titolo Veicoli riscattati dalla Ferrovia Cremona-B. S. Donnino dev'essere corretto in Veicoli riscattati dalla Ferrovia Alessandria-Ovada.

Pag. 776 - La categoria di velocità del bagagliaio 81.900 deve essere indicata col numero 3 e non con virgolette.

Pag. 777 - La categoria di velocità dei carri 252.705-252.710 dev'essere indicata col numero 2 e non col 3.

Pag. 777 - Il vecchio numero di servizio 4517 dev'essere corretto in 4417.

Pag. 778 - La vecchia serie di marca dei carri 2605, 2606, 2520 e 2521 deve essere indicata con L e non con M.

Ordine di Servizio N. 239. (Boll. N. 39-1912) Al punto 4, capoverso ottavo, l'indicazione del percorso Revere-Ostiglia deve esser corretta in quella « *Poggio Rusco-Revere-Ostiglia* », e il millesimo 1912 che si riferisce all'Ordine di Servizio N. 370, deve esser corretto in « 1911 ».

Nell'allegato G a detto Ordine di Servizio 289-1912, tanto nell'intestazione che nella seconda finca del prospetto, l'indicazione del percorso Poggio-Rusco-Nogara deve esser corretta in quella di « *Ostiglia-Nogara* ».

Nel prospetto allegato alla **Circolare 69** (Boll. N. 34-1912) cancellare i treni 84 e 85 della linea Torino-Milano-Venezia ed aggiungere nella stessa graffa il treno 90.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno V - N. 41

10 Ottobre 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni di durata indeterminata:

Roma, ottobre 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-60.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria :

Ordine di Servizio N. 310. (Servizio VIII).

Tariffa eccezionale N. 1061 P. V.

Col giorno 16 ottobre 1912, la tariffa eccezionale N. 1061 P.V., serie *B*, valevole pei trasporti di « zolfo macinato, anche ramato », sarà estesa alle spedizioni in partenza da Torre Annunziata.

Per conseguenza, nella intestazione della serie *B* della tariffa eccezionale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione di Torre Annunziata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 311 (Servizio VIII).

Servizio cumulativo italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 226-1912).

1° — Tassazione della stoppa.

In seguito ad accordi intervenuti con le Ferrovie estere interessate e con validità dal 1° ottobre 1912 la classificazione della pos. 192/52 Stoppa di canapa ecc., a pag. 58 *C* del 4° supplemento alle Tariffe pel trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia ed il Belgio (via Gottardo), 1° settembre 1900, deve essere modificata come segue:

"	3 w	1	14 w	5	17 ecc. 6	2	20 a	20 b " 21 (9)

In calce alla stessa pagina deve inoltre essere aggiunta la seguente annotazione:

(9) Applicabile soltanto ai trasporti di stoppa di *canapa* e cascami di stoppa di *canapa*, in provenienza dalle stazioni di Aversa, Bari, Casalnuovo, Caserta, Frattamaggiore Grumo, Napoli Centrale e Sarno.

2° — Modificazioni ed aggiunte alla tariffa eccezionale pei carboni per il percorso estero.

Con validità immediata sono da introdursi le seguenti modificazioni ed aggiunte nella tariffa eccezionale pei carboni (percorrenza estera) a pag. 219 delle Tariffe dirette pel trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia ed il Belgio (via Gottardo) edizione 1° settembre 1900:

I° Sotto Châtelineau-Châtelet, sopprimere:

« *Charbon du Trien-Kaisin* ».

II° Aggiungere:

Couillet-Montignies (formation)		—	—	—	—
" Charb. du Trien-Kaisin	Pino	864	2.44	2.28 (3)	2.26 (3)
	Chiasso	908	2.57	2.41 (2)	2.38 (2)

In calce alla stessa pag. 219, aggiungere le seguenti annotazioni:

(2) da aumentarsi di fr. 0.094.
(3) » » » » 0.083.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 312. (Servizio VII).

Ammissione al servizio cumulativo, per i trasporti di merci, della stazione di La Santa-Villa S. Fiorano della linea Monza-Molteno.

(Vedi Ordini di Servizio N. 394-1911 e 282-1912).

A datare dal 12 ottobre 1912 la stazione di La Santa-Villa S. Fiorano della ferrovia Monza-Molteno viene ammessa, sotto l'osservanza delle disposizioni di cui agli Ordini di Servizio N. 394-1911 e 282-1912, al servizio cumulativo per i trasporti di merci a Grande Velocità limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 200 ciascuno e composti di colli non superanti i Kg. 50 cadauno, ed a Piccola Velocità Ordinaria limitatamente ai trasporti a carro completo con obbligo alle parti di eseguire il carico e lo scarico.

In relazione a ciò si dovranno introdurre opportune aggiunte nell'Allegato A all'Ordine di Servizio N. 394-1911 e nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 313. (Servizio VII).

Versamento degli introiti della stazione di Villa Cadè.

(Vedi Ordine di Servizio N. 297-1912)

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 297-1912 si avverte che la stazione di Villa Cadè effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Genova ogni due giorni e dovrà di conseguenza essere inclusa nell'elenco annesso all'Or-

dine di Servizio N. 275-1908 con la periodicità di cui alla lettera *C*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 314. (Servizio VIII).

Biglietti a libretto combinati svizzeri distribuiti in Francia con biglietti-carnets francesi e con biglietti circolari sud delle Alpi.

Si è stabilito colle Amministrazioni estere interessate che i libretti combinati svizzeri distribuiti dagli Uffici delle Ferrovie francesi dell'Est a Parigi e da quelli delle Ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo a Parigi ed a Nizza, in congiunzione con carnets francesi, o con questi e con biglietti circolari *sud delle Alpi*, possano comprendere, a richiesta, anche dei tagliandi per alcune percorrenze italiane ferroviarie e lacuali di allacciamento fra i diversi transiti italo-svizzeri.

Detti libretti combinati svizzeri sono formati con copertina di color *turchino chiaro* portante le occorrenti indicazioni in lingua francese e tedesca; i tagliandi che li compongono sono quelli stessi in uso per il servizio dei viaggi dell'Unione ferroviaria (*Verein*).

Per quanto riguarda le suddette percorrenze italiane di allacciamento, i tagliandi che vi possono essere compresi sono quelli delle serie: 10545, 10547, 10728, 10820 A, 10834, 10876, 10946, 10946 A, 10947, 10971, 10974, 11039, 11040, 11055, 11511, 11512, 11513, 11514 e 11515.

La distribuzione e l'uso dei libretti combinati di cui trattasi sono regolati dalle stesse prescrizioni e norme in vigore per il detto servizio del *Verein*, salvo le eccezioni seguenti:

1° — *Libretti distribuiti in combinazione con* carnets *francesi.*

L'itinerario del viaggio del combinato svizzero deve aver principio da uno dei punti di transito: Alt-Münsterol conf. (Petit-Croix front.), Delle, Le Locle, Pontarlier, Divonne-les Bains, Ginevra, Bouveret o Vallorcine e deve ricondurre ad uno di tali punti in modo da coincidere coi punti estremi dell'itinerario del biglietto francese.

Il percorso da effettuarsi non deve essere inferiore a 200 Km.

La durata di validità del biglietto-libretto è di 45 giorni. È però portata a 60 giorni quando il biglietto è emesso in congiunzione con un *carnet Est P. L. M.* o con un *carnet des grand réseaux français* di qualsiasi durata, oppure anche con altro titolo di viaggio francese la cui validità non sia minore di 60 giorni.

In tal caso la specie ed il numero del biglietto di viaggio francese debbono essere indicati sulla copertina del libretto combinato svizzero.

II. — *Libretti distribuiti in combinazione con* carnets *francesi e con biglietti circolari sud delle Alpi.*

Il biglietto-libretto deve servire per un viaggio:

a) da uno dei punti di transito svizzero-francesi sopra specificati per Chiasso, Luino, Locarno o Domodossola, o viceversa se rilasciato in congiunzione con un biglietto francese e con una circolare *sud delle Alpi* delle Serie *B*, *BB*, *C*, *D*, *E* ed *EE;*

b) da uno dei detti punti di transito svizzero-francesi per Chiasso o Domodossola, e ritorno da Domodossola o da Chiasso ad uno di tali punti — se viene rilasciato in congiunzione con un biglietto francese o con un circolare *sud delle Alpi* della Serie *F*.

Sulla copertina del libretto combinato l'Ufficio di emissione deve indicare gli estremi dei due biglietti, francese ed italiano, coi quali esso combinato è stato distribuito.

La durata della validità del libretto combinato è, in tal caso, di 60 giorni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 315. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 93-1912).

Col 16 ottobre 1912 la tariffa locale N. 217 P. V. serie *B* valevole per i trasporti di « calci idrauliche » e « cementi » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Tortona ed in destinazione degli scali di Genova Molo Vecchio, S. Benigno Calate e S. Limbania Calate, col prezzo di L. 4,5313.

Per conseguenza, nella serie *B* della tariffa locale predetta, dopo l'indicazione della stazione di Serralunga Cereseto, dovrà essere inscritta quella di Tortona e tale indicazione ed il prezzo di cui sopra dovranno essere aggiunti nella tabella della serie stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 316. (Servizio VIII).

Tariffa locale di transito N. 219 P. V.

A pagina 107 delle tariffe « Parte IV » nel quadro dell' « Itinerario degli scali marittimi e punti di confine da e per i quali è ammessa l'applicazione della tariffa di transito » la dizione: « Venezia (S. Lucia e Marittima) » dovrà modificarsi nell'altra: « Venezia (S. Lucia, S. Basilio e Marittima) » e, poichè, per le sta-

zioni medesime, sono ammessi anche gl'itinerari di Iselle e di Pino, in corrispondenza a quest'ultime si dovrà inserire la lettera *a*.

Col 16 ottobre 1912 la suddetta tariffa locale di transito sarà estesa alla stazione di Mestre.

Per conseguenza si dovrà aggiungere, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione, avvertendo che per la medesima saranno validi gl'itinerari ammessi per le stazioni di Venezia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 317. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 236 P. V.

Col 16 ottobre 1912 la tariffa locale N. 236 P. V. valevole per i trasporti di « cartoni comuni di pasta di legno » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Longarone Zoldo ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

Per conseguenza, nella intestazione della predetta tariffa locale, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 318. (Servizio VIII).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 283-1912).

Col 16 ottobre 1912 verrà attivato il 24° Supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera, nel quale, oltre alle varianti ed aggiunte fin qui pubblicatesi in via d'istruzione, si sono comprese pure le modificazioni ed aggiunte alle Prescrizioni generali, alla Nomenclatura e classificazione delle merci, nonchè la nuova tariffa speciale N. 50 P. V. Accelerata, applicabile, sul percorso italiano, alle carni congelate provenienti dall'Argentina e facenti scalo a Genova od a Venezia, per l'ulteriore inoltro alla Svizzera.

Detto supplemento, come di consueto, verrà distribuito dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva Prodotti di Firenze e sarà posto in vendita, presso le stazioni principali, al prezzo di centesimi 10 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 82. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Società Veneta; linea Arezzo-Pratovecchio Stia.

Si è avuto occasione di constatare che molti trasporti di merci destinate a località servite dalla Ferrovia Arezzo-Pratovecchio Stia anzichè essere effettuati in servizio cumulativo con la detta Ferrovia, vengono appoggiati alla stazione di Arezzo, per il ricarteggio sull'ulteriore percorso.

A far cessare simili irregolarità che danno luogo ad inutile giacenza dei trasporti suddetti ed anche a maggiori spese per gli interessati, si raccomanda alle stazioni, ogni qualvolta se ne presenti l'occasione, di rendere edotti gli speditori dell'esistenza del servizio cumulativo in parola, affinchè se ne valgano per le spedizioni destinate a località della Ferrovia sopracitata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

VARIAZIONI da apportare all'Elenco dei Rappresentanti e dei Delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
2ª	Rappresentante	**Dore** ing. Silvio - Ispettore principale - Sez. Est. Mant. Roma.	**Dore** ing. Silvio - Ispettore principale Div. - Mant. Sorv. Roma.
7ª	Delegato supplente	**Salomè** Eugenio - Aiut. Applicato - Sez. Mant. Paola.	**Salomè** Eugenio - Aiut. applic. - Div. Mant. Sorv. Napoli (linee calabresi).
17ª	Id.	**Andretta** Gaetano - Capo dep. di 3. gr. - Dep. loc. Bra.	**Andretta** Gaetano - Capo dep. di 3. gr. - Dep. loc. Napoli.
19ª	Delegato	**Ciardi** Luigi - Macchinista - Dep. loc. Reggio C.	**Ciardi** Luigi - Macchinista - Dep. loc. - Venezia Maritt.
27ª	Delegato supplente	**Margheri** Ettore - Capo staz. di 3. gr. Staz. Livorno San Marco.	**Margheri** Ettore - Capo stazione di 3. gr. - Staz. Livorno C. le.
27ª	Id.	**Sardina** Antonino - Capo stazione di 2. gr. - Staz. Messina.	**Sardina** Antonino - Capo stazione di 2. gr. - Staz. di S. Caterina Xirbi.
28ª	Delegato	**Trevi** Attilio - Applicato - Stazione Montebelluna.	**Trevi** Attilio - Applicato - Stazione Treviso.
31ª	Id.	**Giorgetti** Giuseppe - Aiut. Applicato - Staz. Ancona. **(1-10-1912 Esonerato dal servizio).**	**Baldi** Ezio - Applicato - Staz. Ancona. **(Diventato Delegato).**
33ª	Delegato supplente	**Martinengo** Bartolomeo - Assistente - Staz. Bologna.	**Martinengo** Bartolomeo - Guardamagazzino - Staz. Bologna.
33ª	Id.	**De Angelis** Domenico - Guardia di staz. - Staz. Osimo.	**De Angelis** Domenico - Guardia di staz. - Staz. Castell. Adr.
35ª	Delegato	**Delle Fratte** Arduino - Manovratore - Staz. Torre dei Passeri.	**Delle Fratte** Arduino - Capo sq. alle merci - Staz. Torre dei Passeri.
38ª	Delegato supplente	**Durante** Alfredo - Capo conduttore - P. V. Benevento.	**Durante** Alfredo - Capo conduttore P. V. Salerno.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circola

Conve

Pe

ssere a

osserva

segu

A

R

Circolar

Soppress

Pe

A

R

Circolare N. 145R (Servizio VIII).

Il Convegno nazionale della strada in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al convegno suindicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 10 al 17 ottobre 1912.
Ritorno: dal 14 al 20 ottobre 1912.

Circolare N. 146R (Servizio VIII).

Congresso dell'associazione nazionale dei medici ospedalieri in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato, devono essere accordati i ribassi della Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 13 al 20 ottobre 1912.
Ritorno: dal 16 al 23 detto.

Circolare N. 147R. (Servizio VIII).

Congresso degli industriali, degli istituti assicuratori e degli studiosi di questioni sociali in Roma.

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto la osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo.

Andata: dal 15 al 22 ottobre 1912.
Ritorno: dal 20 al 27 detto.

Circolare N. 148R (Servizio VIII).

Congresso degli ispettori onorari e dei rappresentanti degli istituti, commissioni e associazioni archeologiche e artistiche del Regno in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 15 al 25 ottobre 1912.
Ritorno: dal 22 al 31 detto.

Circolare N. 149R (Servizio VIII).

III congresso degli agricoltori della Liguria occidentale in Porto Maurizio.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sopra indicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione spe-

ciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 17 al 20 ottobre 1912.

Ritorno: dal 20 al 23 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, ottobre 1912 - Tip. Editr. Nazionale - C-80.

SENTENZE

Appalto di lavori - Forza maggiore - Mancanza di reclamo - Decadenza - Limiti alle varianti nell'esecuzione del lavoro - Invariabilità dei prezzi.

L'ommessa richiesta da parte dell'appaltatore nel termine del Capitolato per l'accertamento dei danni prodotti da forza maggiore lo fa decadere da ogni diritto ad indennizzo.

Le varianti introdotte nella esecuzione di taluni lavori, che non ne alterano la sostanza, rientrano nell'esercizio dell'analoga facoltà riservata del contratto alla committente e non dànno diritto all'appaltatore a pretendere maggiori compensi.

Quando nel contratto d'appalto non sono determinate le cave per la estrazione del pietrame occorrente, il prezzo tariffale non può considerarsi relativo alla sola provvista del materiale ricavabile dalle cave locali, ma a tutto quello necessario, senza distinzione o restrinzione di provenienza, purchè corrispondente alla qualità prescrittà. E quindi inammessibile l'analisi del prezzo stesso, che costituisce un piccolo « forfait *», per desumerne la sua riferibilità al solo pietrame esistente sul posto del lavoro.*

Stabilito un prezzo di tariffa per l'esecuzione degli scavi di sbarramento in terreno di qualsiasi natura, l'appaltatore non può pretendere alcun maggior compenso, allegando la natura rocciosa del sottosuolo.

TRIB. ROMA, 28 giugno 1912. — Arpea c. Ferrovie Stato.

FATTO.

Ritenuto che con atto in data 25 ottobre 1911, il signor Giuseppe Arpea assumeva che il 31 agosto 1907 esso istante prendeva in appalto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Sato i lavori

di terra e murari occorrenti per difendere degli ingombri di neve alcune trincee comprese fra i km. 125 più 570 e 137 più 800 della linea Roma-Sulmona.

Che durante la esecuzione dell'appalto la direzione imponeva diverse varianti al progetto, ed alcuni lavori quindi dovettero eseguirsi in condizioni più gravi di quelle fissate nel contratto; che nel conto finale non fu tenuto calcolo delle maggiori spese e dei compensi dovuti per le causali suddette, ed inoltre varî lavori furono omessi onde esso istante emise le opportune proteste e riserve.

Che queste ri riferivano: 1° alla omissione del compenso dei lavori di rabboccatura in calce dei muri, fatti due volte in conseguenza delle gelate, L. 4178.20; 2° al maggior lavoro per l'allargamento della base degli argini, L. 9491.82; 3° al maggior lavoro per fiancheggiare e rialzare tali argini, L. 2805.70; 4° al lavoro di ritaglio delle cunette, L. 363.03; 5° all'allargamento di m. 0,30 da un lato di due muri dopo scavate e profilate le fondazioni, L. 246.11; 6° al costo delle estirpazioni delle siepi vive e spinose per la esecuzione degli argini e dei muri,L. 500; 7° ai lavori per l'allungamento di due muri fra la progressiva 129, 675 e 130, 543, 130, 850, L. 24; 8° ai lavori per la demolizione e riconstruzione di sei stalle per ricovero di suini, L. 600; 9° alle spese di maggiori trasporti, escavazione ed altre derivate dal rifiuto delle pietre delle cave locali, L. 35,704.02; 10° alla mancanza d'acqua per essicazione delle sorgive locali, e alla conseguente necessittà di provvedersene col servizio di serbatoi, L. 4674.08; 11° a giornate di lavoro pagate ad operai reclutati in regioni lontane dalla Amministrazione e restati inoperosi sul luogo dei lavori, L. 1100; 12° al maggior costo degli scavi eseguiti in materia in gran parte rocciosa, L. 4022.11; 13° all'erroneo addebito all'Impresa di giornate di lavori per un riparo provvisorio, L. 303; 14° al maggior carico di spese generali sopportate dall'Impresa per colpa dell'Amministrazione e per fatti indipendenti dall'Impresa medesima, L. 2000; 15° all'esclusione dell'applicazione di multe per pretesi ritardi. E dietro tali premesse conveniva innanzi questo tribunale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona del suo Direttore Generale Comm. Riccardo Bianchi, per ivi, reietta ogni diversa istanza od eccezione, e previa, se del caso, gli opportuni mezzi istruttorî, sentirsi per le causali suesposte condannare al paga-

mento in favore di esso istante della complessiva somma di L. 67,102.51 con gli interessi nella misura e decorrenza come per legge; il tutto con sentenza munita di clausola e con vittoria di spese.

Che contestatasi la lite che l'Arpea insisteva nella sua domanda, concludendo in via principale per la condanna dell'Amministrazione ferroviaria al pagamento della somma di L. 67,102.51, ed in via subordinata e salvo gravame, per l'ammissione di una perizia e di una prova testimoniale sui capitoli di fatto articolati per dimostrare la legittimità e la entità dei singoli compensi richiesti. Che l'Amministrazione convenuta, mentre riconosceva doversi all'Arpea totalmente i compensi di cui ai capi IV e VII e parzialmente quelli di cui ai titoli I, VI, VIII e XIII, impugnava tutti gli altri perchè non dovuti, e concludeva quindi perchè il Tribunale, dato atto della sua prontezza a pagare la complessiva somma di L. 929.05, rigettasse tutte le altre domande dell'Arpea dedotte nel suo atto di citazione 25 ottobre 1911, compresa quella di prova testimoniale di cui nella sua comparsa 27 marzo 1912, con la di lui condanna alle spese.

Che all'udienza di spedizione del 6 maggio 1912, la causa sulle conclusioni sopratrascritte dei procuratori delle parti, veniva posta in decisione.

DIRITTO.

Osserva il Tribunale come nella specie l'Arpea richiese compensi per lavori omessi e compensi extracontrattuali dovuti in conseguenza della variata condizione dei luoghi e dei lavori, sicchè piuttosto che intrattenersi sulla questione teorica della invariabilità dei prezzi nella subbietta materia, crede il Collegio opportuno scendere all'esame delle singole partite e vedere volta per volta se i compensi richiesti siano dovuti, e se l'asserito mutamento riguarda fatti obbiettivi che furono il presupposto necessario della volontà dei contraenti, ovvero se l'alterazione delle condizioni sia tale che non possa non rientrare nel concetto di alea che è insito nel contratto di appalto. Ciò premesso, va rilevato che col primo capo di domanda, l'Arpea lamenta l'omissione del compenso pei lavori di

rabboccatura in calce di muri, fatti due volte in conseguenza delle gelate. Sicchè non v'ha dubbio che il risarcimento della rabboccatura su cui cade contestazione, riconoscendo l'Amministrazione ferroviaria dovere il compenso per il primo lavoro di rabboccatura, salvo accertamento del numero dei metri quadrati, sia dovuto per affermazione dello stesso Arpea, a causa di forza maggiore. E allora non può nella specie non trovare applicazione il disposto dell'articolo 15 del contratto capitolato in cui è detto espressamente che « i casi di forza maggiore e i conseguenti danni alle spese dovranno risultare bene accertati mediante verbali, stesi a richiesta dell'appaltatore o col suo intervento dall'ufficio di dirigenza, e la richiesta di constatazione deve essere fatta dall'appaltatore entro il termine di cinque giorni dall'epoca in cui avvennero i danni, trascorso il quale termine l'ufficio di dirigenza rifiuterà la constatazione e l'appaltatore decadrà da ogni diritto e compenso ». Ora sta in fatto che l'Arpea non fece mai richiesta all'ufficio di dirigenza per l'accertamento dei danni, onde, ai termini del surricordato articolo, egli è decaduto da ogni diritto a compenso. E se così non fosse, l'Amministrazione ferroviaria si potrebbe trovare oggi a lunga distanza di tempo, esposta al pericolo di dover risarcire danni che non furono già la conseguenza di un caso di forza maggiore, ma l'effetto della cattiva qualità dei materiali impiegati e della difettosa esecuzione del lavoro, circostanze queste che al momento presente non sono più suscettive di constatazione. Nè si dica che la caduta della rabboccatura fu la conseguenza non solo delle gelate, ma anche di un errore tecnico nell'ordinazione, in quanto che, a parte che l'art. 15 del contratto capitolato non fa simili distinzioni, e richiede che la constatazione venga eseguita tutte le volte che danni si verificano per causa di forza maggiore, vi concorrano o no altre circostanze, l'assunto dell'Arpea pare trovi la sua smentita nel fatto che la seconda rabboccatura oggi non si metta in dubbio che esista. Escluso così il compenso pel riconoscimento, e riconosciuto esso solo dovuto per la prima rabboccatura, il Collegio trovasi, nel disaccordo delle parti circa la quantità del lavoro eseguito, nella necessità di dover disporre all'uopo una perizia.

Col secondo e terzo capo di domanda l'Arpea lamenta l'omissione del costo del maggior lavoro per l'allargamento della base

degli argini, e l'omissione del costo del maggior lavoro per fiancheggiare e rialzare gli argini stessi.

A tale proposito va rilevato che il portare gli argini dall'altezza di m. 2,50 a quella di m. 3 non può costituire alterazione sostanziale del lavoro appaltato in modo da produrre la risoluzione del contratto o la revisione dei prezzi unitari sibbene una variazione al progetto che, a sensi dell'art. 7 del contratto-capitolato, l'appaltante si era riservata la facoltà di apportare in corso di opera e per cui l'appaltatore aveva espressamente rinunziato a qualsiasi indennità. Sicchè all'Arpea per il costo del maggior lavoro per l'allargamento, fiancheggiatura e rialzatura degli argini nessun compenso è dovuto per l'esplicito disposto dell'art. 7 del contratto il quale non avrebbe nessuna ragione d'essere se si dovesse seguire la tesi dell'Arpea medesimo.

Per fermo nessun dubbio che in simile ipotesi l'appaltatore abbia riscontrato una spesa maggiore di quella che avrebbe riscontrata se l'altezza di metri tre fosse stata stabilita prima della esecuzione della opera, ma è appunto a questa maggiore spesa che lo appaltatore ha esplicitamente rinunziato, onde egli non può più pretenderla una volta, che la variazione al progetto, che lasciò immutato il lavoro nella sua sostanza e nella sua essenza, avvenne in corso di opera, intesa questa nel suo complesso e nella sua integrità.

Trattasi dunque nella specie di applicare una clausola contrattuale liberamente stabilita ed accettata dai paciscenti. E le medesime osservazioni valgono per la partita quinta relativa al compenso per l'allargamento di m. 0,30 da un lato di due muri dopo scavate e profilate le fondazioni. Anche qui trattasi di una variazione non sostanziale disposta in corso d'opera a termini dell'art. 7 del contratto-capitolato, sicchè all'Arpea, in forza della sua esplicita rinuncia, niente altro è per questi titoli dovuto, oltre quanto gli è stato già liquidato in base alla quantità di lavoro effettivamente eseguito.

Col sesto capo di domanda l'Impresa appaltatrice reclama un compenso di L. 1500 per la estirpazione di tutte le siepi vive lungo la linea dove vennero eseguiti i lavori. In proposito si osserva che l'amministrazione ferroviaria riconosce sussistente la circostanza asserita dall'appaltatore ed il conseguente suo diritto ad un

compenso per la prestazione resa, impugna però la misura del chiesto corrispettivo comecchè enormemente esagerata; onde il Tribunale anche per questo capo, di fronte al disaccordo delle parti, non avendo elementi bastevoli per giudicare definitivamente non può non disporre una perizia per l'accertamento sia della quantità del lavoro eseguito e sia del compenso relativo all'appaltatore dovuto.

Il capo ottavo concerne il rimborso della spesa sostenuta dalla Ditta per la demolizione e ricostruzione di alcune stalle adibite a ricovero di suini; anche per la valutazione di questo lavoro si è discusso fra le parti in quanto che l'Impresa domanda L. 600, sostenendo che furono demolite e ricostruite N. 6 stalle, l'Amministrazione invece offre la somma di L. 200, affermando che furono 5 le stalle abbattute e ricostruite, ed assumendo che il valore dei materiali ricavati doveva ritenersi compensativo delle spese di demolizione.

In questo stato di cose il Collegio si trova nella impossibilità di emettere una pronuncia definitiva e deve quindi questa rinviare all'esito della perizia che verrà all'uopo disposta.

Solo allora si avranno elementi sufficienti per una esatta risoluzione della controversia che si agita.

Col capo nono l'Arpea richiede compensi per maggiori spese di trasporto del pietrame, che dovette estrarsi da cave extralocali.

A tale riguardo si osserva che è erroneo quanto in proposito si afferma dalla Impresa appaltatrice che cioè le cave prescritte e convenute furono quelle locali, e che esse poi vennero variate dall'Amministrazione in corso di opera, in quanto che nel contratto non venne fatta alcuna restrinzione circa la provenienza del pietrame, e solo all'art. 9 si stabilì che esso doveva essere della migliore qualità, e corrispondente alle condizioni speciali indicate alla nota II della tariffa, sicchè era demandato all'Arpea nel suo esclusivo interesse, verificare se il pietrame esistente sul luogo del lavoro, corrispondesse alle condizioni di cui al contratto ed alla tariffa, e se egli erroneamente credette di riscontrare nella pietra locale le qualità richieste, ovvero nella supposizione della idoneità di essa, non ravvisò neanche opportuno di procedere ad assaggi imputet sibi, e di questa sua colpa non può oggi chiamare responsabile l'Amministrazione ferroviaria la quale, reclamando pie-

trame di ottima qualità, non fece altro che usare di un proprio diritto, che le proveniva dal tassativo disposto dell'art. 9 del contratto-capitolato. È inoltre da rilevare che l'Arpea, offrendo il ribasso dell'8,25 per cento, dichiarò esplicitamente di avere piena cognizione delle condizioni locali, delle cave ecc., il che non significa che fra le parti venne stabilito che il pietrame da usare nella costruzione dei muri, fosse quello esistente nel luogo del lavoro, sibbene che l'appaltatore, in relazione al contratto che richiedeva pietrame di ottima qualità, astrazione facendo dalla provenienza di esso, aveva tutto ponderato, e la postura delle cave e la qualità della pietra in esse esistenti, e in base a calcoli di sua propria convenienza, riconosceva che i singoli prezzi unitari erano rimuneratori e tali da consentire il ribasso da lui offerto. Così che è inammissibile oggi una nuova analisi per stabilire il prezzo del pietrame che si dice estratto da cave extra-locali, in quanto che nel contratto-capitolato non venne fatta, come si è sopra detto, alcuna restrizione circa la provenienza di esso, ma solo si stabilì che fosse di ottima qualità. E se l'Arpea errò nelle sue verifiche e nei suoi rilievi, ritenendo che la pietra locale racchiudesse tutti i requisiti indicati nella tariffa, di un tale suo errore deve esso stesso sopportare le conseguenze.

Nè d'altra parte l'esistenza di un muro costruito con pietra locale poteva eliminare l'obbligo dell'appaltatore di servirsi di materiale della migliore qualità in quanto che, a parte che non si conosce quale scopo quel muro fosse stato costruito, è certo che ogni lavoro deve essere compiuto secondo le norme contrattuali.

Col decimo capo di domanda si lamenta l'omissione di un indennizzo per provvista d'acqua col servizio dei serbatoi, in conseguenza della essicazione delle sorgive locali.

In proposito si osserva che lo essicamento delle sorgive, seppur queste fossero esistite, non può giammai costituire quel mutamento delle condizioni locali che giustifica la risoluzione del contratto, o quanto meno la modificazione e riduzione della conseguenza di esso. Invero nella specie non si tratta di circostanze di fatto decisive tali cioè da influire sopra ambedue i contraenti sì da determinare in modo necessario la volontà, ma di circostanze di fatto accessorie che appartengono ai motivi interni subbiettivi, intimi di uno dei contraenti.

La esistenza delle sorgive locali, sempre nella ipotesi affermativa, non costituì il presupposto necessario della volontà dei contraenti, sibbene un motivo che avrà determinato l'appaltatore a stipulare il contratto, onde non può mai ritenersi che la loro potenzialità ed intermittenza dovessero rimanere a tutto rischio e pericolo dell'appaltatore medesimo.

E se così non fosse esulerebbe dal contratto di appalto quell'alea che in esso è insita per la sua indole e natura.

L'undecimo capo concerne il rimborso della somma di L. 1100 pagata ad operai che si dice reclutati dalla Amministrazione in regioni lontane, e rimasti inoperosi sul luogo dei lavori a causa delle intemperie.

A tale riguardo va rilevato che la domanda si addimostra destituita di ogni fondamento giuridico, in quanto che non si comprende davvero per qual ragione l'Amministrazione ferroviaria avesse intesa la necessità di reclutare per conto dell'Arpea degli operai, una volta che è risaputo che la consegna in termini dei lavori incombe esclusivamente all'appaltatore, ed a carico di lui sono comminate le multe nella misura di cui all'art. 16 del contratto nel caso di inadempienza, sicchè spettava all'Arpea provvedersi di un numero sufficiente di operai in modo da ultimare i lavori nel termine stabilito (e si noti che la richiesta avvenne nel mese di novembre quando appunto era per cessare il tempo utile pel compimento), e nulla doveva importare alla Amministrazione appaltante la quale rimaneva garantita dal disposto del surricordato art. 16. Onde l'ordine non poteva partire, come effettivamente non partì dall'ufficio di dirigenza, per mancanza di interesse; e la riprova di ciò si ha nel fatto che non esiste alcun ordine scritto, mentre è risaputo che tutte le comunicazioni dell'Ufficio di dirigenza all'appaltatore debbono essere effettuate per iscritto (art. 16 del Regolamento per l'aggiudicazione e la gestione delle opere che si eseguiscono dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato del 1906).

Col dodicesimo capo si chiede un compenso per il maggior costo degli scavi eseguiti in materia rocciosa. Anche questa domanda non merita accoglimento, in quanto che nel capitolo 3° N. 11 della tariffa venne stabilito il prezzo per gli scavi di sbar-

ramento in materia qualsiasi, onde non si può non ritenere che fosse previsto anche lo scavo in materia rocciosa.

È erronea quindi la interpretazione restrittiva che l'Arpea vorrebbe attribuire a quella frase, la quale non si presta a restrizione di sorta, specialmente, quando si pensi che gli scavi dovevano essere eseguiti nell'alta montagna dove era a presumersi che la natura geologica fosse eminentemente rocciosa.

Esula così ogni dubbio sulla imprevedibilità di una simile natura all'atto della conclusione del contratto. E del resto l'Arpea, che pur dichiarava di aver presa cognizione delle condizioni locali, per meglio accertarsene avrebbe potuto procedere ad assaggi, e regolarsi nell'offerta del ribasso. Se ciò egli nel suo esclusivo interesse non credette opportuno di fare, non può non addebitare a sè stesso la maggiore gravità dell'onere assunto.

Col capo tredicesimo l'Impresa appaltatrice domanda per la mano d'opera impiegata per rimuovere le pietre accatastate, costituenti il riparo provvisorio costruito al km. 130, un compenso di Lire 303.

In proposito si osserva che l'Amministrazione ferroviaria non contesta che per un tale lavoro all'Impresa sia dovuto un compenso, solo nega che esso possa essere uguale alla spesa incontrata per la costruzione del riparo sicchè il Collegio, data la disparità di criteri nella valutazione del lavoro, non può non disporre anche per questo capo una perizia.

Il capo quattordicesimo concerne l'aumento di spese generali sopportate dall'Impresa per colpa e ritardi addebitabili alla Amministrazione. Ora sta in fatto che il lavoro relativo alla costruzione di 5 argini e 7 muri più tardi poi aumentato a 8 argini e 9 muri, venne consegnato il 1° settembre 1907 coll'obbligo di ultimarlo alla fine di dicembre dello stesso anno.

Invece, a causa delle nevi e delle intemperie, i lavori si dovettero sospendere il 17 dicembre e solo vennero ripresi il 25 marzo 1908. In quel tempo venne concessa all'appaltatore una proroga di giorni 60 dietro dichiarazione dell'appaltatore medesimo di rinuncia a qualsiasi domanda di compensi. Sta anche in fatto che i lavori appaltati, come si rileva dal verbale di accertamento esibito in atti, vennero ultimati in data 15 novembre 1908. Ciò premesso va rilevato che la sospensione dei lavori dal 17 dicembre 1907 al

25 marzo 1908 non può essere ascritta a colpa dell'Amministrazione appaltante, sibbene a caso di forza maggiore, onde di ciò, non può rispondere l'Amministrazione la quale era solo obbligata, obbligo che del resto non mancò di osservare, di concedere all'appaltatore, a sensi dell'art. 8 del contratto capitolato, una proroga del termine contrattuale corrispondente alla durata della sospensione.

Nè si dica che l'Amministrazione avrebbe dovuto prendere la responsabilità di lavorare nella stagione autunnale in quanto che a parte che ciò non può costituire colpa è certo che anche l'appaltatore nel suo interesse, avrebbe dovuto prenderla e usare quindi maggiori cautele nella conclusione del contratto. Così che pel periodo di tempo dal 17 dicembre 1907 al 25 marzo 1908 nessun rimborso per spese generali è dovuto all'Arpea, il quale accettò liberamente il contratto pur conoscendo l'epoca e il luogo in cui i lavori dovevano essere eseguiti.

Nè alcun rimborso è ad esso dovuto per il periodo di tempo in cui durò la proroga in quanto che egli per tale titolo rinunciò a qualsiasi compenso, e si comprende quindi anche al rimborso di spese generali, non avendo egli fatto in quella rinuncia alcuna restrizione. E neanche pel periodo di tempo interceduto fra la cessazione della proroga e il mese di agosto 1908, in cui si afferma vennero dati ordini per la costruzione di nuovi muri possono reclamarsi compensi di sorta.

Invero o durante quel periodo l'Arpea costruì i tre argini in seguito ordinati e allora nessun rimborso è a lui dovuto, perocchè le spese generali a sensi dell'art. 5 del contratto-capitolato debbono ritenersi compensate con i prezzi di tariffa; o in quel tempo egli era già in ritardo nella ultimazione dei lavori precedentemente appaltati e allora non solo nessun diritto a compenso potrebbe avanzare, ma dovrebbe rispondere delle multe in conformità al disposto dell'art. 16 del contratto.

E nessun rimborso infine è dovuto pel periodo di tempo corso fra l'agosto e la ultimazione dei lavori, in quanto che se è vero, come del resto non si può disconoscere, che durante quel periodo furono costruiti i due nuovi muri le spese generali non possono non ritenersi compensate coi prezzi di tariffa a termini del surricordato articolo 5 del contratto capitolato.

Nè si dica che la colpa dell'Amministrazione sta nel fatto di non avere espropriato i terreni in cui i lavori dovevano eseguirsi, in quanto che ciò è smentito dal verbale di consegna che venne effettuato fin dal primo settembre 1907.

E d'altra parte l'Arpea non prova nè chiede di provare esplicitamente che la espropriazione era relativa ai terreni su cui dovevano sorgere i nuovi muri e i nuovi argini. Sicchè è inconcludente il capitolo quarto all'uopo articolato, e quindi non può essere ammissibile. In vero l'Arpea avrebbe dovuto precisare che la espropriazione era relativa ai terreni occorrenti per le nuove costruzioni, non potendosi non ritenere che gli altri fossero stati già consegnati fin dal 1° settembre 1907. D'altronde non è improbabile che l'espropriazione riguardasse i terreni occorrenti per le occupazioni temporane, a cui avrebbe dovuto provvedere l'appaltatore, a sue spese. Nessuna colpa adunque può addebitarsi alla Amministrazione e quindi nessun diritto a compenso può spettare all'Arpea per questo titolo.

Rimane a vedere se abbia fondamento o meno la domanda di cui al quindicesimo capitolo relativo alla restituzione della somma di . 1620 trattenuta dall'Amministrazione a titolo di multa per la ritardata ultimazione dei lavori appaltati. In proposito si osserva che non v'ha dubbio che la multa va applicata solo nel caso in cui l'Arpea fosse in colpa, non basta infatti il semplice ritardo nella ultimazione dei lavori, ma e necessario che essa sia dovuta a fatto e colpa dell'appaltatore. Ora nella specie non sembra al Collegio ricorra, questo estremo indispensabile per l'applicazione delle multe, in quanto che non si può disconoscersi, e del resto risulta dagli atti, (ordine di servizio N. 8) che l'Amministrazione, ebbe a dare all'Arpea incarico di costruire due nuovi muri nel mese di agosto 1908, cioè posteriormente alla scadenza del termine contrattuale e della proroga di due mesi concessa nell'aprile. E allora non si comprende come possa a lui attribuirsi la colpa del ritardo, e comminarsi la relativa multa.

Solo un dubbio potrebbe rimanere per quell'intervallo di tetmpo che corre per la scadenza della proroga e l'ordine di servizio dell'agosto, ma esso scompare quando si pensi che l'Amministrazione nelle varie situazioni per acconti non praticò giammai detrazioni per multe a sensi dell'articolo 17 del contratto-ca-

pitolato, il che significa che esso riconosceva che l'Arpea non era in colpa.

Tutto questo contribuisce a far ritenere che durante quel tempo egli stesso costruiva i tre argini non compresi nel primo progetto di appalto. Adunque le multe vennero male applicate, e quindi la somma di L. 1620 dall'Amministrazione trattenuta va all'Arpea rimborsata.

Dal fin qui detto discende la inutilità della prova testimoniale articolata dall'attore in quanto che i singoli capitoli sono relativi a quei capi di domanda che per le ragioni suesposte sono rimasti esclusi.

Osserva infine il Collegio che nel capo settimo nessuna contestazione cade fra le parti onde esso va ammesso integralmente per la somma di lire 24. Non così però può dirsi per la partita quarta in quanto che vi è dissenso fra i contendenti sull'ammontare della somma chiesta e offerta.

Infatti mentre l'Amministrazione offre L. 363 tanto quante erano state richieste dall'Arpea coll'atto introduttivo del giudizio, l'Arpea stesso invece con comparsa ne chiede L. 663,03 onde il Collegio, dato il disaccordo e la mancanza di elementi per una pronuncia definitiva, non può non disporre anche per questa parte una perizia.

Le spese vanno riservate al definitivo e la clausola di provvisoria esecuzione non è il caso di concederesi.

P. q. m. il Tribunale pronunziando sulla domanda avanzata dal Sig. Arpea Giuseppe avverso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con atto in data 25 ottobre 1911, ogni contraria istanza, eccezione e deduzione reietta e dato atto della ammissione della partita settima per la somma di lire ventiquattro (24) nomina a perito giudiziale il Sig. Gallotti Ing. Giuseppe, Via Gregoriana, 3 — il quale, udite le deduzioni delle parti ed esaminati gli atti e documenti della causa, acceda sul luogo della controversia e determini:

1. La superficie complessiva della prima rabboccatura dei muri a secco, e l'indennizzo dovuto per un tale lavoro;

2. L'importo complessivo del ritaglio delle cunette di scolo;

3. Il compenso dovuto per la estirpazione delle siepi di biancospino;

4. Il numero delle stalle adibite a ricovero di suini demolite e ricostruite, e l'indennizzo dovuto per un tale lavoro;

5. Il compenso dovuto per la rimozione delle pietre accatastate costituenti il riparo provvisorio costruito al km. 130. Il tutto mediante relazione da depositarsi al termine di giorni 30 dalla prestazione del giuramento a ricevere il quale deelga il giudice estensore (Millozza Giuseppe Carlo).

Dichiara esonerato l'Arpea da ogni obbligo di multa per ritardo nella ultimazione dei lavori.

Riserva le spese di questo giudizio al definitivo.

Clausola non concessa.

ANNO V - N. 42

17 OTTOBRE 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, ottobre 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria :

Ordine di Servizio N. 319. (Servizi I e VII).

Norme per la circolazione degli impiegati ferroviarii sul tronco Peri-Ala.

In seguito alla separazione dei servizii italiani da quelli austriaci, effettuata trasportando i primi da Ala a Peri, come da Ordine di servizio N. 150-1912, i Governi dei due Stati hanno regolato la materia della circolazione dei funzionarii ferroviarii sul tronco Peri-Ala con le Norme allegate.

S'intende che dette norme valgono per i funzionarii italiani per i viaggi dal Confine italo austriaco ad Ala; per i funzionarii austriaci dallo stèsso confine a Peri.

Le norme entrano in vigore col giorno 25 ottobre 1912.

Ordine di Servizio N. 320. (Servizio VIII).

Servizio diretto italo-francese (P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 285-1912)

A datare dal 16 ottobre 1912 i trasporti di fichi secchi in cestini vengono ammessi ad usufruire dei prezzi della tariffa diretta italo-francese (P. L. M.) alle identiche condizioni previste dalla medesima per i fichi secchi in casse.

Pertanto, a partire dalla data anzidetta, nella « Nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. » del testo italiano della citata tariffa (edizione 1° gennaio 1907) l'attuale voce « Fichi secchi in casse », di cui alla posizione 769-684, dovrà essere sostituita dall'altra « Fichi secchi in casse od in cestini ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 321 (SERVIZIO VII).

Servizio cumulativo fra le ferrovie Nord Milano e le linee Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone esercitate dalla " Unione industriale ".

(Vedi Ordine di Servizio N. 218 e 393-1911)

A datare dal 20 ottobre 1912 viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. Accelerata e P. V. Ordinaria, di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri fra le stazioni delle Ferrovie Nord Milano da una parte e quelle delle linee Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone, esercitate dalla « Unione Industriale », dall'altra, in quanto le une e le altre siano abilitate ai servizi medesimi.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, per l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, sopratasse, ecc., valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Oppurtune aggiunte saranno da introdursi, in relazione a quanto sopra, nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 322. (SERVIZIO VII).

Carico e scarico delle merci a piccola velocità a carro completo nello scalo di Sampierdarena (Cornigliano Campi).

(Vedi Ordine di Servizio N. 282-1911).

A sensi dell'art. 69 delle « Tariffe e condizioni per i trasporti » si prescrive che fino a contrario avviso le operazioni di carico e scarico delle merci a carro completo, a qualunque classe appartengano, nello scalo di Sampierdarena (Cornigliano Campi) debbano effettuarsi a cura e spesa delle parti, verso abbuono della corrispondente quota di diritto fisso stabilita dalle relative tariffe.

In conseguenza di quanto sopra dovrà essere modificata come appresso la nota (8) riguardante lo scalo di Sampierdarena (Cornigliano Campi) in calce alla pagina 89 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1º luglio 1908) »:

« (8) Limitatamente ai trasporti a carro completo con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico o scarico verso abbuono della quota stabilita dalle vigenti tariffe ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni*

Ordine di Servizio N. 323. (SERVIZI VII e XII).

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Calosso-Castiglione Tinella.

Dal giorno 20 ottobre 1912, sulla linea Alessandria-Moretta, sarà aperta all'esercizio la casa cantoniera di Calosso-Castiglione Tinella con:

— fabbricato viaggiatori al Km. 45 + 570,98 a sinistra della linea suddetta fra le stazioni di S. Stefano Belbo e di Costigliole d'Asti, dalle quali dista rispettivamente m. 2913 e m. 2892;

— segnali di protezione: due dischi piccolo modello, situati, quello verso S. Stefano a destra, e quello verso Costigliole a sinistra, rispetto ai treni in arrivo e distanti dall'asse del F. V. m. 1056 il primo e m. 1050 il secondo; la loro posizione normale sarà quella di via impedita continuando essi a proteggere anche il P. L. della strada provinciale Acqui-Alba al Km. 45+536.

La casa cantoniera di Calosso-Castiglione Tinella è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e verrà esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni relative, di cui l'Ordine di Servizio N. 160-1900, restando incaricata la stazione di Costigliole d'Asti di provvedere alle scritturazioni ed ai versamenti in conformità delle Norme stesse.

Negli allegati *A* e *B* sono indicate rispettivamente le stazioni per le quali la casa cantoniera sarà abilitata alla distribuzione dei biglietti tanto di corsa semplice che di andata-ritorno, coi relativi prezzi, e le aggiunte che in conseguenza di quanto sopra saranno da praticarsi nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » avvertendo che quelle relative alla Prefazione Generale (parte seconda) all'Orario Generale di servizio 1° maggio 1912 sono già state comprese in detta pubblicazione in corso di ristampa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 324. (Servizio VII).

Estensione di servizio nella fermata di Paderno d'Adda.

La fermata di Paderno d'Adda, della linea Ponte S. Pietro Locate-Seregno, attualmente abilitata al servizio della P. V. Ordinaria limitatamente ai trasporti a carro completo, a datare dal

21 ottobre 1912, ferma restando l'abilitazione stessa, viene ammessa anche ai trasporti di merci a P. V. Ordinaria in collettame di peso non superiore ai Kg. 100 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra a pag 66 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » di fronte al nome di Paderno d'Adda, nella finca 10, si dovrà aggiungere il richiamo (4) alla lettera *O*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni*

Ordine di Servizio N. 325. (Servizi VII e VIII).

Abilitazione del " Raccordo Ostiense " al servizio di carico e scarico delle merci a piccola velocità a vagone completo.

(Vedi Ordini di Servizio N. 324, 365 e 401 del 1911; 16, 32, 77, 142 e 206 del 1912).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 324-1911, si avverte che la facoltà di carico e scarico delle merci al « Raccordo Ostiense » è stata accordata anche alle seguenti Ditte:

Fratelli Caretti
Torre Giovanni
Loretelli Domenico
Sargenti Ettore
Di Palma Ergomino
Angepini Luigi
Beturri Domenico
Santambrogio Luigi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 326. (Servizi VII, VIII e XI).

Apertura all'esercizio della linea Asti-Chivasso.

Col giorno 20 ottobre 1912 viene aperta al pubblico servizio ed entra a far parte della Rete di Stato la linea Asti-Chivasso.

I - *Descrizione della linea.* — La nuova linea, a semplice binario, della lunghezza complessiva di Km. 51.316 s'inizia in stazione di Asti con binario indipendente allacciato mediante due traversate al binario dei treni dispari della linea Torino-Alessandria, delle quali la più lontana dal F. V. permette di accedere a tutti i binari della stazione di Asti, escluso il 2°, sotto tettoia.

La linea prosegue parallela alla Torino-Alessandria per circa m. 1500, girando successivamente a destra. Lungo la medesima s'incontrano curve di raggio vario col minimo di m. 400, parte in orizzontale e parte in pendenza col massimo del 16 ‰.

Fra le varie opere d'arte si notano le seguenti più importanti:

— Galleria di Cortanze della lunghezza di m. 678 fra le stazioni di Montechiaro d'Asti e Cunico Colcavagno;

— Galleria di Brozolo della lunghezza di m. 2348 fra le stazioni di Cocconato e Brozolo;

— Galleria Leona della lunghezza di m. 351 fra le stazioni di Lauriano e S. Sebastiano Po;

— Ponte sul torrente Borbore a 5 luci di m. 12, 90 ciascuna, comune alla linea Torino-Alessandria;

— Ponte sul torrente Borbore a 5 luci di m. 10 ciascuna al Km. 2,900 circa;

— Viadotto di 6 arcate di m. 8 ciascuna sul Rio Praio al Km. 34,550 circa;

— Viadotto a 10 arcate di m. 8 ciascuna sul Rio S. Fede al Km. 36,400 circa;

— Ponte sul Po di 12 arcate di m. 20 ciascuna al Km. 46,835 circa;

— Ponte in ferro sul canale Cavour con travata di m. 59 al Km. 49,760 circa.

Lungo la linea s'incontrano N. 13 Case Cantoniere doppie, N. 7 garette in muratura e N. 25 Case Cantoniere semplici, nonchè 64 passaggi a livello muniti di chiusura.

Al Km. 3 + 462 la linea è attraversata a raso della tramvia Asti-Cortanze e l'attraversamento, rispetto ai treni della tramvia stessa, verrà protetto con un dischetto girevole da ciascun lato opportunamente collegato con una coppia di aghi di deviazione. In attesa che siano ultimati detti impianti sulla linea del tram, i treni tramviari attraverseranno la ferrovia pilotati da un agente dell'Amministrazione ferroviaria. La linea s'immette nella stazione di Chivasso, lato Milano, al Km. 51 + 026, a m. 290 dall'asse del F. V. della stazione stessa.

La nuova linea comprende in servizio del pubblico, oltre le due stazioni estreme di Asti e di Chivasso, comuni rispettivamente alla linea Torino-Alessandria e Torino-Milano le stazioni di *Brozolo, Cavagnolo-Brusasco, Chiusano-Cossombrato, Cocconato, Cunico-Colcavagno, Lauriano, Montechiaro d'Asti, Montiglio, Serravalle d'Asti, S. Sebastiano Po, Sessant;* le fermate di *Monteu da Po* e di *Settime-Cinaglio-Mombarone.*

II. - *Descrizione delle stazioni e fermate e servizi cui sono abilitate.* — Dalla seguente tabella si rileva l'ordine col quale le stazioni e fermate si succedono movendo da Asti e tutti gli impianti con le relative distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni: soltanto si aggiunge che le stazioni di Montiglio e di Cavagnolo-Brusasco sono anche provviste di rifornitore.

STAZIONI e Località di servizio	Fabbricato viagg.		BINARI DI CORSA			
	Posizione riferita alla direzione Asti-Chivasso	Progressiva dell'asse m.	Quantità	Lunghezza utile m.	Progressive dei deviatori estremi verso	
					Asti Km.	Chivasso Km.
Asti	a destra	0 + 000	vari	diverse	—	0 + 564
Attraversamento tranvia Asti-Cortanze	—	3 + 462	—	—	—	—
Sessant	a sinistra	5 + 616	2	295	5 + 362	5 + 755
Serravalle d'Asti	»	8 + 653	2	295	8 + 458	8 + 851
Settime-Cinaglio-Mombarone	»	11 + 079	1	—	10 + 959	—
Chiusano-Cossombrato	»	13 + 554	2	295	13 + 389	13 + 782
Montechiaro d'Asti	»	15 + 902	2	295	15 + 732	16 + 125
Cunico-Colcavagno	»	20 + 797	2	295	20 + 542	20 + 935
Montiglio	»	24 + 289	2	295	24 + 144	24 + 537
Cocconato	»	28 + 258	2	295	28 + 005	28 + 398
Brozolo	a destra	33 + 202	2	295	32 + 952	33 + 349
Cavagnolo-Brusasco	»	37 + 120	2	295	36 + 931	37 + 328
Monteu da Po	a sinistra	39 + 436	1	—	—	—
Lauriano	»	41 + 092	2	295	40 + 920	41 + 313
S. Sebastiano Po	»	44 + 750	2	295	44 + 580	44 + 973
Chivasso	»	51 + 316	vari	diverse	51 + 026	—

(a) L'ala alta comanda ai treni da riceversi sul binario indipendente. L'ala bassa comanda ai treni
(b) L'ala alta comanda ai treni da riceversi sulla 1ª linea. L'ala bassa comanda ai treni da ricever
(1) Rispetto ai treni cui il segnale comanda. — (2) Riferita alla punta del corrispondente deviatoio
da semaforo d'avviso pure a destra. — (4) Preceduto a m. 850 da dischetto di avviso, pure a destra, pre

SEGNALI DI PROTEZIONE verso						UFFICIO TELEGRAFICO	
ASTI			CHIVASSO				
Specie e posizione (1)	Categ.	Distanza dal punto da proteggere (2) m.	Specie e posizione (1)	Categ.	Distanza dal punto da proteggere (2) m.	Circuito n.	Chiamata lettere
—	—	—	semaforo a due ali (sinistra) (*a*)	II	684	4437 4438	A
disco gir. picc. mod. (destra)	—	623	disco gir. picc. mod. (destra)	—	617	—	—
disco gir.(destra)	II	740	disco gir. (destra)	II	600	4438	S S
»	»	520	»	»	520	»	S V
»	»	550	»	»	1053	»	M B
»	»	610	»	»	996	»	C T
»	»	504	»	»	510	4437 4438 4439	M C
»	»	1330	»	»	617	4439	C N
»	»	793	»	»	1234	4437 4439	G L
semaforo (destra) (3)	I	155	semaforo (destra) (3)	I	192	4437 4439 4440	O N
dischetto girev (destra) (4)	»	215	disco gir. (sinistra)	II	688	4440	B R
semaforo (destra) (5)	»	302	»	»	1251	»	C G
disco gir. picc. mod. (destra)	—	745	disco gir. picc. mod. (destra)	—	749	»	M N
disco gir.(destra)	II	502	disco gir. (sinistra)	II	508	»	L N
»	»	600	disco gir. (a destra)	»	557	»	S I
semaforo a due ali (destra) (*b*)	»	800	—	—	—	4437 4440	C V

da riceversi sulla 1ª, 3ª linea o seguenti.
si sulla 3ª linea o seguenti.
estremo, o all'asse del F. V. o dell'attraversamento. — (3) Preceduti a m. 410 e m. 800 rispettivamente
eduto a sua volta a m. 100 da un risonatore. — (5) Preceduto a m. 880 da semaforo d'avviso.

Tutte le stazioni della nuova linea, esclusa quella di Sessant, sono ammesse, senza alcuna limitazione, ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, merci a g. v., merci a p. v. acc. e merci a p. v. or., veicoli e bestiame; la stazione di Sessant e le fermate sono ammesse ai trasporti pure in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani e merci a g. v. e merci a p. v. o. limitatamente alle spedizioni al dettaglio senz'altro vincolo che quello del peso dei colli che non deve superare i Kg. 100 per ciascuno come risulta dall'allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

III - *Treni.* — Il servizio della linea sarà fatto con 3 coppie di treni giornalieri e con una quarta coppia trisettimanale (martedì, mercoledì e sabato).

IV - *Giurisdizione.* — La linea Asti-Chivasso viene compresa nel Compartimento di Torino ed è aggregata: per il Servizio del Movimento e Traffico al Riparto 3° della Sezione Movimento e Traffico di Torino II;

per il Servizio della Trazione e del Materiale, alla Sezione Trazione di Torino;

per il Servizio del Mantenimento, alla Sezione Mantenimento di Asti;

per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario Compartimentale di Torino.

Le forniture di materiali e materie di consumo, di oggetti d'inventario e di vestiario, verranno eseguite dal Magazzino ex Economato di Torino, quelle degli stampati e della cancelleria dal Magazzino Stampati di Torino.

V - *Tariffe merci.* — Per tutti i trasporti di giornali, merci, veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri valgono per la linea Asti-Chivasso tutte le tariffe e relative condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato, comprese quelle in base alle Concessioni speciali (edizione gennaio 1909) ed al Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1911). Il percorso della detta linea deve essere cumulato, agli effetti della tassazione, con quello della Rete dello Stato.

La tassazione dei trasporti avrà luogo, di conformità alle prescrizioni in vigore, per la via più breve; in conseguenza nel computo delle distanze si dovrà tener conto della percorrenza della linea Asti-Chivasso ogni qualvolta questa determini la via più breve.

VI - *Tariffe viaggiatori.* — Nei riguardi della tassazione dei trasporti di viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, sono applicabili sulla detta linea tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità, e ciò sia pei viaggiatori fruenti della tariffa generale o della differenziale A, sia per quelli fruenti delle concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni Speciali e relative tariffe (edizione gennaio 1909) », nonchè del « Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1911) », sia pei giornalisti e loro famiglie, come sono pure applicabili le norme e disposizioni vigenti pei viaggi degli agenti di P. S. e postali.

Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari la linea Asti-Chivasso va considerata linea di seconda categoria, col cumulo del percorso.

Per quanto riguarda i biglietti di abbonamento speciali, alle serie I, I-*bis*, II, II-*bis*, XIV, XV, XVII dovrà essere aggiunta la nuova linea Asti-Chivasso col conseguente aumento di prezzo conforme risulta dall'unito prospetto « allegato *G* ».

In attesa che il Controllo Prodotti di Firenze provveda alla graduale ristampa e sostituzione dei biglietti di abbonamento speciali, di cui trattasi, l'aggiunta della nuova percorrenza dovrà essere praticata a mano nell'elenco delle linee componenti l'itinerario, o alla descrizione di esso (serie XIV), e se ne dovrà parimenti correggere a mano il prezzo in base a quello risultante dall'anzidetto prospetto « allegato *G* ».

Per evitare ogni possibilità di omissione di tali aggiunte in seguito, si dovrà tosto correggere di conformità tutta la scorta dei biglietti.

Pei biglietti d'abbonamento speciali delle suindicate serie I, I-*bis*, II, II-*bis*, XIV, XV, XVII, emessi con decorrenza di validità anteriore al 20 ottobre 1912 e che trovansi tuttora in corso di

utilizzazione, è ammessa eccezionalmente l'aggiunta della nuova linea Asti-Chivasso verso pagamento della differenza risultante fra il prezzo (escluse le tasse accessorie) pagato pel biglietto di abbonamento in corso ed il prezzo nuovo indicato, per la medesima serie, validità e classe, nel prospetto « allegato *G* ».

L'aggiunta della nuova percorrenza deve farsi colla emissione di apposito biglietto di congiunzione, da richiedersi da parte dell'abbonato con la consueta domanda mod. I-218, sulla quale dovranno essere citati gli estremi (serie, numero, validità, classe, stazione e data di emissione) dell'abbonamento speciale già in possesso dell'abbonato.

L'aggiunta è ammessa anche quando a tàle biglietto di abbonamento speciale sia già unito un altro biglietto di congiunzione.

Per l'applicazione della tariffa dei biglietti ad itinerario combinabile italiani viene istituita la nuova tratta N. 52 *bis* Asti-Chivasso.

I prezzi della nuova tratta sono i seguenti:

1ª classe	L.	5.15
2ª »	»	3.60
3ª »	»	2.35

VII. - *Tariffe bagagli, cani e velocipedi.* — Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria, sia in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, valgono eziandio per la linea Asti-Chivasso le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo della distanza.

VIII - *Distanze chilometriche, prontuari manoscritti per la tassazione dei trasporti, pubblicazioni, stampati e biglietti.* — Nell'allegato *A* al presente Ordine di Servizio risultano le indicazioni relative ai servizi cui sono abilitate le stazioni e fermate della linea Asti- Chivasso e agli impianti fissi di cui sono provviste, da introdursi nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche tra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) e nell'allegato *B* risulta la tabella polimetrica N. 22 *bis*

contenente le distanze tra le nuove stazioni e fermate e da queste alle stazioni di Asti e di Chivasso da inserirsi a pag. 117 del Prontuario stesso. Per le modificazioni di dettaglio che si rende necessario apportare nella Parte III del predetto Prontuario Generale verrà provveduto a mezzo della 4ª appendice; per le modificazioni alla Parte IV valgono le indicazioni contenute nell'allegato *C* al presente Ordine di Servizio.

Le nuove stazioni e fermate saranno fornite dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti di Firenze, dei prontuari manoscritti delle distanze da servire per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e merci.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati, ecc., occorrenti.

Per mettere in grado le stazioni della Rete di formare le distanze per le nuove stazioni e fermate, nonchè di stabilire per le relazioni interessate, il minor percorso tassabile determinato dal computo delle distanze in transito sulla linea Asti-Chivasso, sono riportati negli allegati *D* ed *E* al presente Ordine di Servizio i prospetti e le indicazioni occorrenti, in base ai quali si dovranno apportare le aggiunte delle nuove stazioni e fermate e le relative indicazioni nonchè la modificazioni alle distanze ed instradamenti, nei libretti manoscritti in uso nelle gestioni.

Infine, per le aggiunte e varianti da apportarsi nei fascicoli a stampa delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo e nell'Elenco delle stazioni, ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, vedasi l'allegato *F* al presente Ordine di Servizio.

IX - *Instradamento dei trasporti.* — Sulla nuova linea Asti-Chivasso devono essere instradati esclusivamente quei trasporti che, seguendo gli attuali instradamenti, toccano nel loro percorso ambedue le stazioni di Asti e di Chivasso.

In conseguenza i trasporti fra Asti e Chivasso, nonchè quelli da Asti per oltre Chivasso e viceversa, da Chivasso per oltre Asti e viceversa e da oltre Asti per oltre Chivasso e viceversa, che attualmente hanno l'instradamento via Asti-Torino-Chivasso, devono essere instradati in transito sulla nuova linea Asti-Chivasso ed i relativi instradamenti devono essere di conformità modificati.

All'incontro i trasporti da oltre Asti per oltre Chivasso e viceversa, che nel loro percorso attuale non transitano per entrambe le stazioni di Asti e Chivasso, devono continuare a seguire la via che ora percorrono e quindi nessuna modificazione deve essere apportata nell'istradamento di detti trasporti, neppure nei casi in cui la nuova linea Asti-Chivasso determini un percorso più breve, fermo beninteso che la tassazione deve sempre avere luogo in base a questa ultima via.

X - *Scritture e versamenti.* — Per la tenuta del conto corrente e per tutto quanto si riferisce alle attribuzioni del Capo stazione e per le scritturazioni riflettenti i servizi viaggiatori, bagagli, ecc., e i trasporti di merci, numerario, carte valori, veicoli e bestiame sono da osservarsi le rispettive norme pubblicate con l'Ordine di Servizio 160-1909.

I versamenti degli introiti saranno fatti alla cassa di Torino ogni due giorni, in via di esperimento, con la periodicità di cui alla lettera *B* dell'elenco annesso all'Ordine di Servizio n.275-1908 per le stazioni di Serravalle d'Asti, Chiusano-Cossombrato, Cunico Colcavagno, Cocconato e Cavagnolo-Brusasco e con la periodicità indicata per la lettera *C* dell'elenco suddetto per le stazioni di Montechiaro d'Asti, Montiglio, Brozzolo, S. Sebastiano Po, Sessant e Lauriano. Le fermate di Settime-Cinaglio-Mombarone e di Monteu da Po eseguiranno alla detta Cassa i loro versamenti ogni cinque giorni (lettera *D* del citato elenco).

Le stazioni e le fermate provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la Cassa di Torino.

XI - *Carte di libera circolazione.* — Per lo scorcio di questo anno, le carte di libera circolazione (serie *A* e *At*) ed i biglietti a libretto serie *As* (per servizio) comprendenti i percorsi Casale-Chivasso-Torino e Casale-Asti-Torino saranno tenuti validi anche per la nuova linea Asti-Chivasso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 83. (SERVIZIO VII).

Elenco delle carte che si spediscono alla Gestione copertoni, attrezzi e statistica in Bologna.

Il mod. G-65 (Elenco delle carte che ecc. ...) ed il mod. G-66 (Fascia indirizzo), istituiti con la Circolare N. 14-1909, sono aboliti.

Le stazioni dovranno pertanto usare le buste per inviare giornalmente alla Gestione copertoni, attrezzi e statistica in Bologna la corrispondenza ed i moduli.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

in distribuz

Casa cantoniera	Lin... cu... appart...
Calosso-Castiglione Tinella	Alessandria-Cavallermaggiore

Prezzo dei biglietti
in distribuzione alla casa cantoniera di Calosso-Castiglione Tinella

Casa cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce i biglietti	Prezzo dei biglietti compresa la tassa di bollo						Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
			corsa semplice			andata e ritorno			
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
Calosso-Castiglione Tinella	Alessandria-Cavallermaggiore	Asti	3.45	2.45	1.60	5.10	3.60	2.35	Costigliole d'Asti
		Alessandria	5.55	3.90	2.55	8.15	5.75	3.70	
		Incisa Belbo	2.50	1.80	1.15	3.75	2.65	1.70	
		Nizza Monferrato	2.05	1.45	0.95	3.05	2.15	1.40	
		Calamandrana	1.45	1.05	0.70	2.15	1.55	1.00	
		Canelli	1.00	0.70	0.50	1.45	1.05	0.70	
		S. Stefano Belbo	0.40	0.30	0.25	0.60	0.45	0.30	
		Castigliole d'Asti	0.40	0.30	0.25	0.60	0.45	0.30	
		Castagnole Lanze	1.00	0.70	0.50	1.45	1.05	0.70	
		Neive	1.45	1.05	0.70	2.15	1.55	1.00	
		Alba	2.50	1.80	1.15	3.75	2.65	1.70	
		Bra	4.60	3.25	2.10	6.80	4.80	3.10	

Allegato all'Ordine di Servizio **N. 319-1912.**

Norme per la circolazione degli impiegati ferroviari italiani ed austriaci sul tronco Peri-Ala

1° - Gli impiegati delle due Amministrazioni ferroviarie (Ferrovie italiane dello Stato e Ferrovie Meridionali austriache) che, nell'esercizio delle loro funzioni, dovranno recarsi provvisoriamente nelle stazioni di Ala o di Peri, non potranno servirsi d'altro mezzo di trasporto che della ferrovia, nè lasciare il treno nel percorso Ala-Peri e viceversa, eccetto i casi di necessità assoluta in seguito ad avvenimenti impreveduti.

2° - La durata della permanenza di detti impiegati nelle stazioni di Ala o di Peri, sarà limitata al tempo strettamente necessario per l'esercizio delle loro funzioni. Essi non potranno uscire dai fabbricati della stazione, eccezione fatta per quelli che dovranno recarsi ad Ala od a Peri, per ragioni speciali di servizio. In quest'ultimo caso detti impiegati dovranno al loro arrivo presentarsi al capo stazione di Ala o di Peri, ed indicargli il luogo dove intendono pernottare.

3° - Gli impiegati dell'Amministrazione italiana che fossero chiamati a prestare servizio militare, non potranno portare l'uniforme militare sul percorso austriaco e gli impiegati delle ferrovie Meridionali Austriache, che si trovassero nelle stesse condizioni, non potranno portare l'uniforme militare sul percorso italiano del tronco Ala-Peri.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. 1° luglio 1908) si dovrà:

a pag. 7, aggiungere alle linee della Direzione Compartimentale di Torino: Asti-Chivasso;

dalla pag. 20 alla pag. 92, riportare, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni della linea Asti-Chivasso con le seguenti indicazioni:

Pag.																					
20	Brozolo	Asti-Chivasso	Torino (Sez. Torino II)	Torino	22 bis	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	S
29	Cavagnolo Brusasco	»	»	id.	22 bis	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	S
32	Chiusano-Cossombrato	»	»	Alessandria	22 bis	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	S
33	Cocconato. . . .	»	»	id.	22 bis	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	S
35	Cunico - Colcavagno.	»	»	id.	22 bis	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	S
48	Lauriano	»	»	Torino	22 bis	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	S
59	Montechiaro d'Asti	»	»	Alessandria	22 bis	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	S
60	Monteu da Po. .	»	»	Torino	22 bis	V	B	G[2]	—	O[2]	—	—	S	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Montiglio	»	»	Alessandria	22 bis	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	S
87	S. Sebastiano Po	»	»	Torino	22 bis	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	S
92	Serravalle d'Asti.	»	»	Alessandria	22 bis	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	S
»	Sessant	»	»	id.	22 bis	V	B	G[2]	—	O[2]	—	—	S	—	—	—	—	—	—	—	—
»	Settime-Cinaglio-Mombarone . .	»	»	id.	22 bis	V	B	G[2]	—	O[2]	—	—	S	—	—	F	—	—	—	—	—

Nell'indice grafico delle tabelle polimetriche tracciare la linea Asti-Chivasso col n. 117; a pag. 117 nello spazio in bianco inserire la tabella 22 *bis* di cui all'allegato *B;* dalla pag. 223 alla pag. 235 aggiungere, nelle sedi opportune, i seguenti nomi e relative indicazioni:

Pag.					Pag.				
223	Brozolo	8-1-102-30-15	1330*	1344*	229	Monteu da Po	8-1-102-30-15	1336*	1350*
224	Cavagnolo Brusasco .	id.	1334*	1348*	229	Montiglio	id.	1321*	1335*
225	Chiusano-Cossombrato	id.	1310*	1324*	234	S. Sebastiano Po . . .	id.	1341*	1355*
»	Cocconato	id.	1325*	1339*	235	Serravalle d'Asti . . .	id.	1305*	1319*
»	Cunico-Colcavagno . .	id.	1317*	1331*	»	Sessant.	id.	1302*	1316*
227	Lauriano.	id.	1338*	1352*	»	Settime-Cigliano-Mombarone.	id.	1308*	1322*
229	Montechiaro d'Asti . .	id.	1312*	1326*					

A pag. 13 e 32, di contro ai nomi delle stazioni di Asti e di Chivasso, nella colonna 5ª, aggiungere il numero 22 ***bis***.

(22bis) Asti-Chivasso

Asti	6	9	12	14	16	21	25	29	34	38	40	42	45	52
Sessant		4	6	8	11	16	19	23	28	32	34	36	40	46
Serravalle d'Asti			3	5	8	13	16	20	25	29	31	33	37	43
Settime Cinaglio Mombarone				3	5	10	14	18	23	27	29	31	34	41
Chiusano Cossombrato					3	8	11	15	20	24	26	28	32	38

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pagine 22 fra Calolzio Olginate e Caltagirone inserire:

Calosso-Castiglione Tinella (Casa cantoniera)	Alessandria Cavallermaggiore	Torino (Sez. Alessandria)	Cuneo	22	B(6)	V(6)

— a pag. 177, tabella (22), fra S. Stefano Belbo e Costigliole d'Asti inserire il nome di Calosso-Castiglione Tinella con le seguenti distanze:

Alessandria	Km.	47	Isola d'Asti	Km.	20
Cantalupo Castellazzo	»	39	Molini d'Isola	»	21
Boviglio	»	34	S. Marzanotto	»	24
Bergamasco	»	28	Asti	»	29
Bruno	»	25	Portacomaro	»	37
Castelnuovo Belbo	»	24	Castelalfero	»	41
Incisa Belbo	»	21	Tonco Alfiano	»	44
Nizza Monferrato	»	17	Penango	»	47
Calamandrana	»	12	Moncalvo	»	52
Canelli	»	8	Salabue	»	55
S. Stefano Belbo	»	3	Serralunga Cereseto	»	59
Costigliole d'Asti	»	3	Ozzano Monferrato	»	64
Castagnole Lanze	»	8	S. Giorgio Casale	»	67
Neive	»	12	Casale Monferrato	»	74
Alba	»	21	Terranova	»	82
Mussotto	»	23	Terrasa	»	86
Monticello Alba	»	28	Candida Lomellina	»	88
S. Vittoria	»	32	Cozzo	»	90
Bra	»	39	Zeme	»	93
Madonna del Pilone	»	47	Castel d'Agogna	»	**95
Cavallermaggiore	»	51	Mortara	»	**90
Costigliole (Motta di)	»	16			

— a pag. 223 fra Calolzio Olginate e Caltignaga, inserire:

Calosso-Castiglione Tinella (Casa cantoniera)	89, 102, 30, 15	1288 *	1302 *

azioni

Istanze

Ao

Ar

Bo

Br

Cal

Car

Cha

Chi

Chi

Do

Ho

Ivr

Me

Mo

Mo

Mo

Nu

Po

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 326-1912

lodificazioni da apportarsi nella Parte Quarta del "Prontuario Generale delle distanze chilometriche" (Edizione 1. Luglio 1908).

Pag.				
221	Aosta	47-8-64-102-30-15	1448 *	1462 *
»	Arnaz	id.	1407 *	1421 *
222	Borgofranco	id.	1388 *	1402 *
223	Brandizzo	id.	1353 *	1367 *
»	Caluso	id.	1362 *	1376 *
»	Candia Canavese. . .	id.	1366 *	1380 *
225	Chambave	id.	1428 *	1442 *
»	Châtillon	id.	1423 *	1437 *
»	Chivasso	8-64-102-30-15	1348 *	1362 *
226	Donnaz	47-8-64-102-30-15	1400 *	1414 *
227	Hone Bard.	id.	1403 *	1417 *
»	Ivrea.	id.	1381 *	1395 *
228	Mercenasco.	id.	1369 *	1383 *
229	Montalto Dora. . . .	id.	1385 *	1399 *
»	Montanaro	id.	1354 *	1368 *
»	Montjovet	id.	1416 *	1430 *
230	Nus	id.	1435 *	1449 *
232	Pont S. Martin. . . .	id.	1398 *	1412 *

Pag.				
232	Quart Villefranche . .	47-8-64-102-30-15	1440 *	1454 *
»	Quincinetto.	id.	1395 *	1409 *
233	Rodallo	id.	1359 *	1373 *
234	S. Marcel	id.	1437 *	1451 *
»	S. Vincent	id.	1421 *	1435 *
»	Saluggia	id.	1357 ***	1371 ***
235	Settimo	id.	1360 *	1374 *
»	Strambino	id.	1372 *	1386 *
236	Tavagnasco Settimo . .	id.	1392 *	1406 *
»	Torrazza di Verolengo .	id.	1352 (c)	1366 (c)
237	Verrès	id.	1410 *	1424 *

A pag. 234 alla nota * * *, in calce, alla indicazione *di Km. 4* deve essere sostituita quella di *Km. 2*.

A pag. 236 alla nota (*c*), in calce, all'indicazione di *Km. 3* deve essere sostituita quella di *Km. 1*.

Distanze in chilometri dalle stazioni della linea « Asti-Chivasso » alle stazioni capolinea di diramazione di Asti e Chivasso.

	Asti	Chivasso
Sessant	6	46
Serravalle d'Asti	9	43
Settime Cinaglio Mombarone	12	41
Chiusano Cossombrato . .	14	38
Montechiaro d'Asti . . .	16	36
Cunico Colcavagno . . .	21	31
Montiglio.	25	27
Cocconato	29	24
Brozolo	34	19
Cavagnolo Brusasco . . .	38	15
Monteu da Po	40	12
Lauriano.	42	11
S. Sebastiano Po	45	7

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, si dovranno riportare i nomi delle predette nuove stazioni, le distanze ed i relativi instradamenti, regolandosi come appresso:

Le stazioni della Rete formeranno le nuove distanze aggiungendo a quelle attuali esposte nei loro prontuari per Asti e Chivasso, le distanze indicate in questo prospetto, e scegliendo poi la distanza che dal confronto resulterà più breve.

L'instradamento da esporsi sarà quello della stazione di Asti o di Chivasso che avrà servito di base nella formazione delle distanze, susseguito, rispettivamente, dal numero 11 (transito di Asti), o dal numero 55 (transito di Chivasso).

Per effetto del computo delle distanze in transito della linea Asti-Chivasso le relazioni fra le stazioni e gruppi di stazioni comprese nei seguenti Prospetti vengono ad avere diminuita, dei chilometri di contro indicati, la distanza tassabile, attualmente segnata nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci.

Dalle stazioni o gruppi di stazioni sottoindicati a quelli di contro o viceversa	Settimo	Brandizzo	*Chivasso-Aosta*	Castelrosso	Torrazza di Verolengo	Saluggia	Livorno Vercellese
							Chilometri da
Acqui-Piana, Visone, Prasco, Cremolino Bruno	9	18	18	11	18 (*a*) 12 (*d*)	18 (*a*) 11 (*d*)	5
Agliano Castelnuovo Calcea . .	9	23	33	32	32	32	30
Aielli, Botricello, Cerchio, Fontecchio, S. Agapito Longano, S. Piero a Sieve	2	2	2	—	—	—	—
Alba	—	—	10	9	9	9	9
Albissola Capo	—	—	6	5	5	5	4
Annone	9	23	33	32	32	32	30
Asti-Montegrosso, *S. Marzanotto-Costigliole (Motta di)*. . . .	9	23	33	32	32	32	30
Avellino-Paternopoli, Romagnano Vietri	2 (*a*)	2 (*a*)	2 (*a*)	—	—	—	—
Baldichieri Tigliole	—	1	11	10	10	10	10
Bergamasco	9	12	12	5	12 (*a*) 6 (*d*)	12 (*a*) 5 (*d*)	—
Buccino, Celano, Corbezzi, Cropani, Fagnano Campana, Monteroduni Macchia, Pontremoli, Serino	2	2	2	—	2 (*a*)	—	—
Cairo Montenotte	—	4	14	11	13 (*a*) 12 (*d*)	13 (*a*) 11 (*d*)	5
Castagnole Lanze, Costigliole d' Asti	9	23	33	32	32	32	29
Castelalfero	9	19	19	12	19 (*a*) 13 (*d*)	19 (*a*) 12 (*d*)	6

(*a*) Diminuzione da apportarsi alle distanze valevoli per la tassazione dei tra

(*d*) Diminuzione da apportarsi alle distanze valevoli per la tassazione dei tra

diminuire

Bianzè	Tronza o	*Santhià-Rovasenda*	Gattinara	Romagnano Sesia *Valduggia-Roccapietra*	Pratosesia, Grignasco, Varallo Sesia	Verolengo	Calciavacca	Crescentino	S. Silvestro
—	—	—	—	—	-	5	—	—	—
22	10	6	6	1		30	21	8	2
—	—	—	—			-	-	—	—
9	9	5	5	2	1	10	10	7	1
—	—	—	—	—	—	4	—	—	-
22	10	6	1	-	-	30	21	8	2
22	10	6	6	3	2	30	21	8	2
-	—		-	—		-	—	-	
10	10	6	6	3	2	11	11	8	2
—							-		-
—	-	-	—	—		5	—		—
21	9	5	5	2	1	29	20	7	1
—	—	—	-		-	6	—	—	-

Avvertenza

Le distanze così diminuite vengono a risultare formate in transito della linea **Asti-Chivasso**.

Però la modificazione agli attuali instradamenti, tenendo conto del transito sulla linea predetta, dovrà essere limitata a quelle stazioni i cui trasporti seguono attualmente il percorso Asti-Torino-Chivasso o viceversa.

sporti merci.

sporti viaggiatori bagagli e cani.

Dalle stazioni o gruppi di stazioni sottoindicati a quelli di contro o viceversa	*Settimo*	*Brandizzo*	*Chivasso-Aosta*	*Castelrosso*	*Torrazza di Verolengo*	*Saluggia*	*Livorno Vercellese*
						Chilometri	
Castelnuovo Belbo	9	21	21	14	21 (*a*) 15 (*d*)	21 (*a*) 14 (*d*)	8
Celle	—	—	6	3	5 (*a*) 4 (*d*)	5 (*a*) 3 (*d*)	—
Cogoleto	—	2	2	—	2 (*a*)	2 (*a*)	—
Dego	6	18	18	11	18 (*a*) 12 (*d*)	18 (*a*) 11 (*d*)	5
Felizzano	9	23	25	18	25 (*a*) 19 (*d*)	25 (*a*) 18 (*d*)	12
Grondola Gui.....	1 (*b*) 2 (*c*)	1 (*b*) 2 (*c*)	1 (*b*) 2 (*c*)	—	—	—	—
Incisa Belbo	9	23	28	21	28 (*a*) 22 (*d*)	28 (*a*) 21 (*d*)	15
Molare	8	8	8	1	8 (*a*) 2 (*d*)	8 (*a*) 1 (*d*)	—
Mussotto	—	—	6	5	5	5	5
Neive.	4	18	28	27	27	27	27
Nizza Monferrato, Calamandrana, Canelli Mombaruzzo, Alice Belcolle	9	23	33	28	32 (*a*) 29 (*d*)	32 (*a*) 28 (*d*)	22
Ovada, Campoligure, Mele. . .	3	3	3	—	3 (*a*)	3 (*a*)	—
Penango	6	6	6	—	6 (*a*)	6 (*a*)	—
Portacomaro	9	23	26	19	26 (*a*) 20 (*d*)	26 (*a*) 19 (*d*)	13
Roccabernarda	1 (*a*)	1 (*a*)	1 (*a*)	—	—	—	—
Rocchetta Cairo	—	14	18	11	18 (*a*) 12 (*d*)	18 (*a*) 11 (*d*)	5

(*a*) Diminuzione da apportarsi alle distanze valevoli per la tassazione dei tra
(*b*) Diminuzione da apportarsi alle distanze valevoli per la tassazione dei tra a G. V. ed a P. V. Acc.
(*c*) Diminuzione da apportarsi alle distanze valevoli per la tassazione dei tra
(*d*) Diminuzione da apportarsi alle distanze valevoli per la tassazione dei tra

iminuire

Bianzè	Tronzano	*Santhià-Roasenda*	Gattinara	Romagnano Sesia *Valduggia-Roccapietra*	Pratosesia, Grignasco, Varallo Sesia	Verolengo	Calciavacca	Crescentino	S. Silvestro	*Avvertenza*
—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	Le distanze così di cui unite vengono a risultare formate in transito della linea Asti-Chivasso. Però la modificazione agli attuali instradamenti, tenendo conto del transito sulla linea predetta, dovrà essere limitata a quelle stazioni i cui trasporti seguono attualmente il percorso Asti-Torino-Chivasso o viceversa.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	
4	—	—	—	—	—	12	3	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7	—	—	—	—	—	15	6	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	5	5	5	2	1	6	6	6	1	
21	9	5	5	2	1	28	20	7	1	
14	2	—	—	—	—	22	13	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	—	—	—	—	—	13	4	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	

sporti merci.
sporti viaggiatori, bagagli, cani ed a quelli valevoli per la tassazione dei trasporti

sporti merci a P. V. O.
sporti viaggiatori, bagagli e cani.

Dalle stazioni o gruppi di stazioni sottoindicati a quelli di contro o viceversa	Settimo	Brandizzo	*Chivasso-Aosta*	Castelrosso	Torrazza di Verolengo	Saluggia	Livorno Vercellese
	Chilometri d						
Rocchetta Tanaro	9	23	33	32	32	32	26
Rossiglione, Acquasanta, Granara, Borzoli	4	4	4	—	4 (*a*)	4 (*a*)	—
S. Damiano d'Asti	—	8	18	17	17	17	17
S. Giuseppe di Cairo, Ferrania, Sella	—	—	8	7	7	7	5
S. Stefano Belbo.	9	23	33	32	32	32	29
Sampierdarena, Sampierdarena (Cornigliano Campi) Sampierdarena 1ª e 2ª fermata, Genova e Scali, *Cornigliano-Arenzano*.	2	2	2	—	2 (*a*)	2 (*a*)	—
Santuario	—	—	7	6	6	6	5
Savona-Ventimiglia	—	—	6	5	5	5	5
Solero	8	12	12	5	12 (*a*) 6 (*d*)	12 (*a* 5 (*d*	—
Strevi	5	5	5	—	5 (*a*)	5 (*a*)	—
Tonco Altiano.	9	12	12	5	12 (*a*) 6 (*d*)	12 (*a* 5 (*d*	—
Varazze	—	—	3	—	3 (*a*)	3 (*a*)	—
Villafranca d'Asti	—	—	2	1	1	1	1
Vitulano	2	2	2	—	1 (*a*)	—	—
Inoltre:							
le distanze da qualunque altra stazione della Rete a quelle controindicate — e viceversa — stabilite per il transito di Genova debbono essere diminuite di .	2	2	2	—	2 (*a*)	2 (*a*)	—

(*a*) Diminuzione da apportarsi alle distanze valevoli per la tassazione dei tr

(*d*) Diminuzione da apportarsi alle distanze valevoli per la tassazione dei tr

Bianzè	Tronzano	*Santhià-Rovasenda*	Gattinara	Romagnano Sesia *Valduggia-Roccapietra*	Pratosesia, Grignasco, Varallo Sesia	Verolengo	Calciavacca	Crescentino	S. Silvestro	*Avvertenza*
…minuire										
18	6	2	—	—	—	26	17	4	—	Le distanze così di cui unite vengono a risultare formate in transito della linea Asti-Chivasso. Però la modificazione agli attuali instradamenti, tenendo conto del transito sulla linea predetta, dovrà essere limitata a quelle stazioni i cui trasporti seguono attualmente il percorso Asti - Torino - Chivasso o viceversa.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
17	10	6	6	3	2	18	18	8	2	
—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	
21	9	5	—	—	—	29	20	7	1	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

…rti merci.
…rti viaggiatori, bagagli e cani.

Allegato F all'Ordine di Servizio N. 326-1912.

Aggiunte e modificazioni

da apportarsi nelle sottoindicate pubblicazioni:

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc. « che partecipano alle Tariffe Speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio « cumulativo ferroviario-marittimo. Edizione 1° ottobre 1910 ».

AGGIUNTE:

Pag.		Stazione							
Pag.	9	Brozolo	3	1	2	3	3	3	3
»	13	Cavagnolo Brusasco	3	1	2	3	3	3	3
»	14	Chiusano Cossombrato	3	1	2	3	3	3	2
»	15	Cocconato	3	1	2	3	3	3	2
»	16	Cunico Colcavagno	3	1	2	3	3	3	2
»	20	Lauriano	3	1	2	3	3	3	3
»	23	Montechiaro d'Asti	3	1	2	3	3	3	2
»	24	Monteu da Po	3	1	2	3	3	3	3
»	24	Montiglio	3	1	2	3	3	3	2
»	34	S. Sebastiano Po	3	1	2	3	3	3	3
»	36	Serravalle d'Asti	3	1	2	3	3	3	2
»	36	Sessant	3	1	2	3	3	3	2
»	36	Settime Cinaglio Mombar.	3	1	2	3	3	3	2

MODIFICAZIONI:

Pag.		Stazione							
Pag.	6	Arnaz	3	2	2	3	3	3	3
»	23	Montalto Dora	3	1	2	3	3	3	3

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni conti-« nentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei « trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-« marittimo. Ediz. 1° luglio 1910 ».

AGGIUNTE:

Pag.	4	Brozolo	555	890	1341
»	6	Cavagnolo Brusasco	559	894	1345
»	6	Chiusano Cossombrato	535	870	1321
»	6	Cocconato	550	885	1336
»	7	Cunico Colcavagno	542	877	1328
»	8	Lauriano	563	898	1349
»	10	Montechiaro d'Asti	537	872	1323
»	10	Monteu da Po	561	896	1347
»	10	Montiglio	546	881	1332
»	14	S. Sebastiano Po	566	901	1352
»	15	Serravalle d'Asti	530	865	1316
»	15	Sessant	527	862	1313
»	15	Settime Cinaglio Mombarone	533	868	1319

MODIFICAZIONI:

Le distanze esposte di contro ai nomi delle stazioni seguenti, debbono essere diminuite di Km. 2.

Aosta, Arnaz, Borgofranco, Brandizzo, Caluso, Candia Canavese, Chambave, Châtillon, Chivasso, Donnaz, Hône Bard, Ivrea, Mercenasco, Montalto Dora, Montanaro, Montjovet, Nus, Pont S. Martin, Quart Villefranche, Quincinetto, Rodallo, S. Marcel, S. Vincent, Saluggia, Settimo, Strambino, Tavagnasco Settimo, Torrazza di Verolongo, Verrès.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni conti-
« nentali ai transiti marittimi, ecc., da valere per la tassazione
« dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-
« marittimo (Edizione 1° marzo 1911) ».

AGGIUNTE:

Pag.		Stazione	Asti-Ovada-Genova -Livorno C.		Asti-Ovada-Livorno C. -Roma		Asti-Ovada-Livorno C.-Battipaglia	
Pag.	10	Brozolo	Asti-Ovada-Genova -Livorno C.	558	Asti-Ovada-Livorno C. -Roma	893	Asti-Ovada-Livorno C.-Battipaglia	1344
»	15	Cavagnolo Brusasco .	id.	562	id.	897	id.	1348
»	16	Chiusano Cossombrato	id.	538	id.	873	id.	1324
»	17	Cocconato	id.	553	id.	888	id.	1339
»	18	Cunico Colcavagno. .	id.	545	id.	880	id.	1331
»	24	Lauriano.	id.	566	id.	901	id.	1352
»	28	Montechiaro d'Asti. .	id.	540	id.	875	id.	1326
»	29	Monteu da Po . . .	id.	564	id.	899	id.	1350
»	29	Montiglio.	id.	549	id.	884	id.	1335
»	41	S. Sebastiano Po . .	id.	569	id.	904	id.	1355
»	44	Serravalle d'Asti . .	id.	533	id.	868	id.	1319
»	44	Sessant	id.	530	id.	865	id.	1316
»	44	Settime Cinaglio Mombarone	id.	536	id.	871	id.	1322

MODIFICAZIONI:

Le distanze stampate di contro ai nomi delle stazioni seguenti debbono essere diminuite di Km. 2, e l'indicazione « Casale Monf.-Novi Ligure » esposta di contro ai nomi stessi nelle colonne della via da percorrere, deve essere sostituita con « Asti-Ovada »:

Aosta, Arnaz, Borgofranco, Brandizzo, Caluso, Candia Canavese, Chambave, Châtillon, Chivasso, Donnaz, Hône Bard, Ivrea, Mercenasco, Montalto Dora, Montanaro, Montjovet, Nus, Pont S. Martin, Quart Villefranche, Quincinetto, Rodallo, S. Marcel, S. Vincent, Settimo, Strambino, Tavagnasco-Settimo, e Verrès.

Allegato G all'Ordine di Servizio N. 326-1912

Aggiunta del percorso Asti-Chivasso all'itinerario di talune serie di biglietti d'abbonamento speciali e relativi nuovi prezzi

Serie	Linea da aggiungere all'itinerario dell'abbonamento	15 giorni			30 giorni			3 mesi			1 anno			1 anno due persone della stessa Ditta		
		I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
I	Asti-Chivasso	106	73	45	179	123	73	460	314	185	1232	862	553	1626	1136	738
I bis	»	—	—	—	223	155	100	569	390	234	1504	1053	673	2008	1403	896
II	»	107	74	46	181	126	75	463	316	187	1241	869	559	1635	1144	744
II bis	»	—	—	—	225	158	102	572	392	237	1513	1060	679	2017	1411	902
XIV	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1722	1170	802	2293	1560	1071
XV	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1660	1128	773	2213	1505	1033
XVII	»	—	—	—	257	180	113	659	447	269	1752	1228	782	2344	1640	1049

SENTENZE

Personale.

Corretta interpretazione dell'art. 54 Regolamento 22 luglio 1907 n. 417; semplici rimostranze e formali ricorsi alle autorità competenti.

IV Sezione. CONSIGLIO DI STATO - 1-28 giugno 1912 — Scalfari c. Ferrovie Stato.

DIRITTO.

Considerato che l'attento esame dell'art. 54 del regolamento 22 luglio 1907, N. 417, sul Personale delle Ferrovie di Stato, toglie ogni dubbio che *prima facie* potrebbe aversi sul vero significato di esso: se cioè si sia inteso disciplinare la facoltà ordinaria di *rimostranza*, che nulla toglie alla definitività dell'atto amministrativo, ovvero dettare, come realmente è, norme riguardanti un vero e proprio ricorso avverso atti punitivi inflitti disciplinarmente dalle autorità direttive centrali e locali dell'azienda ferroviaria di Stato, ricorso, da doversi, necessariamente esperire, perchè il provvedimento diventi definitivo e impugnabile innanzi alla IV Sezione.

Non solo l'art. designa l'atto dell'interessato come *ricorso*, non solo prefigge il termine di 30 giorni normalmente stabilito per i ricorsi gerarchici, ma, quel che più rileva ed è decisivo, prevede il caso più comune: che, essendovi un'autorità gerarchi-

camente superiore, ad essa si debba proporre il ricorso, il che non accade per le semplici rimostranze, che si rivolgono alla medesima autorità che emanò il provvedimento. E poichè non sarebbe concepibile che l'atto formale, a produrre il quale si autorizza l'impiegato, al fine di ottenere un riesame del giudizio disciplinare, si abbia a riguardare, come ricorso quando vi è autorità gerarchicamente superiore, e come rimostranza quando, come nel caso del ricorrente Scalfari, essendo la punizione inflitta dal Consiglio d'Amministrazione, il ricorso debba di necessità farsi allo stesso Consiglio, è d'uopo concludere che a rendere definitivo il provvedimento di punizione sia indispensabile produrre il ricorso di che al citato art. 54.

Considerato che spetterà all'Amministrazione ferroviaria di giudicare se lo Scalfari possa essere rimesso in termine a ricorrere innanzi allo stesso Consiglio di Amministrazione contro la punizione inflittagli; non potendo ciò fare questo Collegio non essendosi fatta al riguardo alcuna richiesta nel ricorso.

P. q. m. la IV Sezione dichiara inammissibile il ricorso del sig. Giuseppe Scalfari avverso il provvedimento del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in data 28 settembre 1911, con cui lo Scalfari fu destituito dal posto di applicato.

Imprese appaltanti - Controversie - Collaudo.

L'autorità giudiziaria è incompetente a provvedere sulle domande e riserve degli appaltatori di opere pubbliche fino a che non siano compiute le operazioni di collaudo.

TRIBUNALE ROMA - 5 luglio 1912 — Calvanese *c.* Ferrovie Stato.

FATTO.

Ritenuto che con contratto del 26-2-1910 il sig. Alfonso Calvanese assunse l'appalto di un primo gruppo di lavori urgenti per l'ampliamento della Stazione di Parma S. Gennaro alle condizioni

e con i patti in quel contratto specificati. Che durante la esecuzione dei lavori sorse controversia fra l'Impresa e l'Ing. dirigente, prima perchè questo con gli ordini di servizio 3 e 4 degli 11 luglio e 1° agosto 1911 prescrive che la muratura di gesso riguardante un muro di cinta dovesse essere in tutta la sua grossezza senza alcun riempimento, mentre l'Impresa assumeva che doveva essere secondo la consuetudine locale, cioè con riempimento di scoglie, importando la muratura nel modo disposto, secondo afferma l'Impresa, L. 37,03 al metro cubo invece di L. 11 preventivate nella analisi dei prezzi, in secondo luogo perchè lo stesso Ing. coi successivi ordini di Servizio 6 e 9 del 1° e 25 settembre 1911 prescrive che la muratura si eseguisca con riempimento di scoglie fissando, nel disaccordo coll'impresa che chiedeva L. 26,36 a metro cubo, il corrispondente prezzo unitario, *non* previsto nel capitolato di L. 10,70 al metro cubo.

Che, avendo l'Ing. dirigente e poi il Direttore Gen. delle Ferrovie respinto i ricorsi prodotti al riguardo dal Calvanese, lo stesso con atto del 20 Gennaio corrente mese convenne innanzi a questo Tribunale l'Amministrazione delle Ferrovie, per sentir dichiarare che la muratura disposta con gli ordini di servizio 3 e 4 degli 11 luglio e del 1° agosto 1911 dovesse essere calcolata al prezzo di L. 37,03 al metro cubo e quella disposta con gli ordini di servizio 6 e 9 del 1° e 25 settembre al prezzo di L. 26,36 al metro cubo, divenuto definitivo per ritardata risposta alle deduzioni della Impresa, che chiedeva tale prezzo; quanto meno sentir nominare un perito che, tenendo presenti gli ordini emanati dall'Amministrazione e le condizioni speciali del luogo fissasse i relativi prezzi, ed in tutti i casi per sentirsi condannare ai danni ed alle spese del gudizio. Che, venuta la causa innanzi al Tribunale e spedita per sentenza i Proc. delle parti conculsero rispettivamente come sopra.

DIRITTO.

Considerato che l'art. 20 del contratto d'appalto stabilisce le norme da seguirsi per la definizione delle controversie fra l'impresa e la Direzione dei lavori durante la esecuzione di essi. All'uopo prescrive che quando sorgono contestazioni fra l'Ingegnere

dirigente e l'appaltatore, oppure questi oppongono che le prescrizioni dategli siano contrarie ai patti contrattuali l'Ingegnere dirigente decide sulle domande che a tal riguardo l'appaltatore deve presentare non oltre i cinque giorni a pena di decadenza, dal ricevimento degli ordini di servizio, che si tratta di contestazione riguardanti le prescrizioni date con gli ordini stessi, ed in ogni altro caso dal giorno in cui il fatto o la circostanza che da motivo alla domanda si è verificato.

Inoltre prescrive che la decisione dell'Ingegnere dirigente è comunicata all'appaltatore il quale ha l'obbligo di uniformarvisi, col diritto però di ricorrere entro otto giorni dalla comunicazione, al Direttore Generale, che alla sua volta provvede e comunica la sua decisione all'appaltatore, il quale ha l'obbligo di ottemperarvi, salvo il diritto di fare per iscritto le sue riserve, le quali, ove l'Amministrazione appaltante non credesse di disporre altrimenti saranno esaminate soltanto al collaudo.

Dunque per patto contrattuale, quando l'Amministrazione appaltante non disponga altrimenti le contestazioni tra l'appaltante e l'Amministrazione stessa, pur essendo state definitivamente risolute dallo Ing. dirigente e poi dal Direttore Generale possono essere novellamente esaminate soltanto in sede di collaudo. Lo che vuol dire, che prima del Collaudo senza il beneplacito dell'Amministrazione è inibito di esaminare le contestazioni già esaminate e decise nel modo suddetto.

E se è inibito codesto riesame prima del collaudo ne discende come legittima conseguenza che non si può neanche adire l'autorità giudiziaria, altrimenti si verrebbe prima del collaudo stesso, ad esaminare le controversie tra l'Impresa e l'Amministrazione, contro un preciso patto contrattuale.

Se è così, se le parti contrattualmente vollero che le contestazioni, risolute dall'Ing. dirigente e poi dal Direttore Generale, si potessero riesaminare solo in sede di collaudo e conseguentemente proporle innanzi al magistrato ordinario solo dopo espletato codesto procedimento amministrativo, invece di invocare l'art. 91 del Regolamento 25-5-1895 N. 350 il quale prescrive nell'atto della collaudazione si esaminano inoltre le domande dell'appaltatore sulle quali non sia intervenuta una risoluzione definitiva in linea contenziosa.

Parimenti s'invoca invano l'art. 20 del Contratto di appalto, il quale dispone, oltre di quanto innanzi si è detto, che l'Amministrazione appaltante si riserba la facoltà di sottoporre al giudizio di arbitri la decisione di qualsiasi contestazione che fosse per risorgere fra essa e l'appaltatore in dipendenza dell'appalto, aggiungendo che l'arbitramento avrà luogo nei termini e nelle condizioni stabilite del Capo IV del Capitolato Generale Amministrativo e l'appaltatore così durante l'esecuzione come al termine del contratto, che non si siano potute definire nella via amministrativa di cui nel precedente articolo 41 qualunque ne sia la natura tecnica, amministrativa ò giudiziaria.

Il richiamo del Cap. IV del Capitolato Generale Amministrativo riflette esclusivamente la procedura da seguire nel caso di arbitrato, e non già in quali casi e quando debba aver luogo l'arbitrato. Nè potrebbe essere altrimenti se collo stesso art. 20 del Contratto di appalto è detto che le riserve dell'appaltatore contro le decisioni del Direttore Generale ove l'Amministrazione appaltante non credesse di disporre altrimenti, saranno esaminate soltanto al collaudo.

Per la stessa ragione è inattendibile l'invocazione dell'art. 44 di detto Capitolato Amministrativo il quale stabilisce anche in quali casi il giudizio debba aver luogo primo del collaudo e cioè per le controversie rispetto alle quali le parti sono d'accordo a non differirne la soluzione, e per quelle la cui natura, ad avviso di una delle parti, non consente che la loro soluzione sia differita. Ed è rilevante che nel contratto di appalto, meno il richiamo al Capo IV del Capitolato Generale Amministrativo, riflettente la procedura all'arbitrato, non s'invoca il detto Capitolo. Invece s'invoca espressamente (art. 24) il Capitolato Generale Tecnico, di cui una copia è altresì alligata al contratto stesso, con dichiarazione dell'appaltatore che avesse presa piena ed esatta conoscenza. Cosicchè non è lecito, men per quanto convenuto, far ricorso al Capitolato Amministrativo, non dedotto in contratto, altro non essendo codesti Capitolati che la legge contrattuale tra l'Amministrazione e l'Appaltatore, la legge cioè che definisce e determina i diritti e le obbligazioni reciproche fra le parti contraenti, la quale intanto può vincolare, in quanto se sia voluta la applicazione. La riprova poi che fino a quando non sia intervenuto il collaudo non si possono le

contestazioni che sorgono in corso di esecuzione d'opera proporsi in via contenziosa, salvo il beneplacito dell'Amministrazione appaltante si ha dall'articolo 6 dello stesso contratto d'appalto. Ivi è prescritto che qualora sia necessario eseguire lavori pei quali non esistono i corrispondenti prezzi nella tariffa contrattuale (come sostiene l'Amministrazione delle Ferrovie che si verifichi nel caso in esame per la fabbrica come riempimento di scaglie) o d'impiegare materiali di specie diversa da quella prevista nella tariffa medesima, i nuovi prezzi vengono stabiliti, deducendoli mediante ragguaglio con quelli dei lavori consimili compresi nel contratto, ovvero, quando sia impossibile in tutto o in parte l'assimilazione ricavandoli totalmento o parzialmente da una nuova analisi. Aggiunge lo stesso articolo che i nuovi prezzi saranno discussi tra l'Ingegnere dirigente i lavori e l'appaltatore, ed in caso di disaccorro l'Amministrazione ha sempre il diritto d'ingiungere all'appaltatore la esecuzione dei lavori e la somministrazione dei materiali sulla base dei nuovi prezzi da essa stabiliti, i quali sono intanto ammessi in contabilità salvo all'appaltatore il diritto di fare in iscritto nel termine di cinque giorni le sue specifiche deduzioni e riserve che verranno esaminate all'atto del collaudo.

Ed è logico che l'esame delle contestazioni per le quali non è stato possibile un accordo in corso d'opera, sia rimandato in sede il collaudo, imperocchè a parte lo sconcio che nel caso opposto potrebbe sorgere, cioè del possibile turbamento del regolare corso dei lavori da anteporsi al diritto individuale dello appaltatore, il quale in tutti i casi non viene a risentire un vero nocumento. avendo sempre il modo, dopo il collaudo, di far valere quelle pretese che reputi illegittimamente respinte, è facile in sede di collaudo, essendo il collaudatore persona estranea all'Amministrazione appaltante, di appianare quelle divergenze che non è stato possibile di risolvere durante l'esecuzione dei lavori e così di ovviare una lite, altrimenti inevitabile con quanto beneficio dell'Impresa e della Amministrazione è facile a comprendere. D'altra parte, se fosse lecito prima del collaudo di adire l'autorità giudiziaria si potrebbe ad arbitrio dell'appaltatore sorvolare su tutta quella procedura speciale detta in capitolati e nel caso in esame negli art. 6 e 20 del Contratto d'appalto, pure essendo prescritta a pena di decadenza. Si tratta insomma di tanti organi chiamati

a dare il loro giudizio nelle diverse contestazioni dall'Ingegnere dirigente al Collaudatore senza la pronuncia dei quali, da provocarsi con le forme e nei termini prescritti a pena di decadenza, non è dato di far valere alcuna pretesa in linea contenziosa. Che, nel caso in esame, mancando al collaudo la acquiescenza della Amministrazione appaltante è prematura la proposta domanda e pertanto si deve dichiarare la domanda stessa inammissibile allo stato. Che le spese seguono la soccombenza ed il Calvanese soccombe.

P. q. m. il Tribunale uditi i Procuratori delle parti, ogni contraria istanza, eccezione e difesa reietta, dichiara allo Stato inammissibile la domanda proposta da Calvanese Alfonso contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con atto del 20-1-1912 e lo condanna alle spese del presente giudizio che liquida in lire centoquarantatre oltre le spese prenotate a debito da liquidarsi dal Cancelliere a norma di legge ed il compenso di Avvocato da tassarsi dal giudice estensore che delega.

ANNO V - N. 43

24 OTTOBRE 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SUPPLEMENTO

INDICE

Resoconto sommario delle conferenze parziali tenutesi nei giorni 6 e 7 ottobre 1912 coll'intervento del Direttore Generale Ing. Riccardo Bianchi e dei rappresentanti delle categorie 8ª, 17ª, 18ª, 19ª, 40ª e 41ª per l'esame delle memorie presentate dai Rappresentanti medesimi.

Roma, ottobre 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

RAPPRESENTANZA DEL PERSONALE

Resoconto sommario delle conferenze parziali tenutesi nei giorni 6 e 7 ottobre 1912 coll'intervento del Direttore Generale Ing. Riccardo Bianchi e dei rappresentanti del personale delle categorie 8ª, 17ª, 18ª, 19ª, 40ª e 41ª per l'esame delle memorie presentate dai rappresentanti medesimi. (1)

6 OTTOBRE 1912.

Categoria 17ª (Capi deposito di 1° grado — Capi deposito di 2° grado — Capi deposito di 3° grado — Sotto Capi deposito).

Rappresentante Sig. MONTAGNA Francesco.

1. — *La dirigenza dei depositi sia riservata ai Capi deposito di carriera, esclusa ogni categoria di Funzionari.*

La dirigenza dei grandi depositi è di regola riservata ai Capi deposito quando fra questi si trovino gli idonei.

L'Amministrazione dovendo innanzi tutto provvedere al miglior andamento del servizio non può prendere impegno di escludere i Funzionari pur confermando che non si ricorrerà ad essi se non quando tale provvedimento sia necessario.

(1) Di seguito ad ogni domanda (distinta in carattere corsivo) sono riportate le risposte.
Alla fine del resoconto sono riportate le risposte alle domande presentate da più rappresentanti sullo stesso argomento.

2. — *Venga abolita la qualifica di Capo deposito istruttore le cui mansioni possono essere espletate dai Capi deposito di carriera.*

I Capi deposito istruttori sono stati istituiti perchè il personale di macchina abbia quando occorre anche in viaggio persone adatte per consigliarlo sulla buona condotta della locomotiva, sull'utilizzazione del combustibile, sull'uso dei nuovi apparecchi, ecc. È da considerarsi insomma un trasmettitore di cognizioni pratiche e come tale integra le funzioni del Capo deposito e dei Funzionari preposti alle scuole, i quali ultimi dànno e possono dare in prevalenza istruzioni teoriche.

Perciò il Capo deposito istruttore deve essere mantenuto, notando che tale istituzione serve anche come miglioramento di carriera per i macchinisti.

3. — *Siano comunicate ai singoli agenti della 17ª categoria le relative note caratteristiche almeno una volta l'anno per contestare, occorrendo, quelle che l'agente stesso ritenesse immeritatamente a lui sfavorevoli.*

Si richiama quanto è detto al punto 3° pag. 1050 del presente bollettino.

4 — *La residenza in località malariche di 1ª e 2ª zona non dovrà protrarsi oltre i 18 mesi.*

Si richiama quanto è detto al punto 9° pag. 1052 del presente Bollettino.

5. — *Comprendere anche i Capi deposito fra gli aventi diritto agli effetti della legge sugli infortuni sul lavoro.*

Il rappresentante aggiunge che vi sono dei casi in cui è migliore il trattamento contemplato dalla legge sugli infortuni che quello usato dall'Amministrazione; da ciò la domanda.

In tali casi, che sono rarissimi, si adotterà di volta in volta qualche provvedimento, ma non è il caso di modificare la tabella.

6. — *L'orario di servizio diurno dei Capi deposito titolari sia limitato ad ore 10, accordando ai medesimi un riposo quindicinale di 24 ore, senza detrazione delle relative competenze accessorie.*

Si vedrà di estendere l'orario di 10 ore in altri depositi che hanno in pianta il Capo deposito titolare di 2° grado e due aggiunti. Di più per ora non è possibile fare, dovendo innanzi tutto l'Amministrazione provvedere il riposo periodico alle categorie di personale che non ne fruiscono e solo più tardi diminuire le prestazioni di alcune categorie di personale più gravate.

Circa il riposo quindicinale si richiama quanto è detto al punto 7°, pag. 1051 del presente Bollettino. Per quanto riguarda le competenze accessorie, siccome sono date in compenso di prestazioni individuali, così è da mantenere fermo il principio che, mancando le prestazioni, non vi è titolo, di regola, alla loro corresponsione.

7. — *Il trattamento di cui alla domanda precedente deve estendersi ai Capi deposito di confine in ragione dei riposi stabiliti dalle leggi e regolamenti in vigore presso le Amministrazioni estere interessate.*

Ai Capi dei depositi di confine è già concesso il trattamento stabilito dalle leggi o regolamenti degli Stati delle Amministrazioni ferroviarie estere, quando la residenza loro è in territorio straniero. La richiesta di estendere tale concessione alle stazioni di confine situate in territorio italiano non è giustificata.

8. — *Anche per i Capi deposito aggiunti l'orario diurno non deve superare le 10 ore, limitando il periodo continuativo di servizio notturno a non più di quattro notti consecutive con prestazione massima di 12 ore ciascuna.*

9. — *Il cambio turno, per il passaggio dal servizio notturno al diurno, sarà accordato a mezzo di rilevo.*

Le norme vigenti ammettono già un orario di 10 ore per gli aggiunti dei depositi che hanno in pianta il titolare di primo

grado. Si estenderà tale concessione agli aggiunti dei depositi di cui al punto 6°. Il cambio turno ogni 4 giorni porta eccessivo turbamento all'unità della dirigenza del Deposito. Si esaminerà peraltro se in qualche Deposito di eccezionale importanza il servizio degli aggiunti come è ora disimpegnato riesca realmente gravoso e si adotteranno gli opportuni provvedimenti.

10. — *Ai Capi deposito che prestano servizio notturno ininterrotto per un periodo di 12 ore spetterà un'indennità di pernottazione da stabilirsi.*

Si richiama quanto è detto al punto 8° pag. 1051 del presente Bollettino.

11. — *Ai Capi deposito titolari sarà da corrispondersi un premio mensile variabile da L. 90 a L. 150 a seconda dell'importanza del deposito.*

Si accoglie la domanda; conseguentemente saranno modificati gli attuali criteri per l'assegnazione del premio a seconda dell'importanza dei depositi.

12. — *Agli aggiunti dei depositi di cui alla richiesta precedente ed ai titolari delle rimesse dipendenti deve essere assegnato un premio mensile pari agli 8/10 di quello corrisposto al titolare del deposito da stabilirsi in base alle ore effettive di servizio prestate; agli aggiunti delle rimesse spetterebbero invece i 9/10 del premio che compete al titolare di queste.*

Insieme al miglioramento dei premi dei capi deposito, titolari di depositi con dotazione di locomotive, si miglioreranno equamente anche quelli degli aggiunti e dei titolari delle rimesse.

13. — *Il premio trimestrale di cointeressenza da assegnarsi ai Capi deposito titolari non dovrà essere inferiore a quello preventivato per agenti del rispettivo deposito.*

Il rappresentante confronta il trattamento dei capi deposito particolarmente con quello dei capi tecnici, traendone la conse-

guenza che il primo dovrebbe essere migliore o almeno uguale al secondo.

Le ragioni che indussero ad istituire il premio trimestrale giustificano il riparto che ora vien fatto; si dà più al Capo tecnico perchè questi influisce più direttamente sul costo e qualità del lavoro e sulla produzione dei mezzi di riparazione.

14. — *I furti del materiale non potranno dar luogo a riduzione di premi al dirigente quando questi abbia dimostrato che per evitarli occorre che l'Amministrazione provveda con appositi agenti amministrativamente responsabili.*

I furti possono essere meglio evitati coll'attenzione e con la responsabilità collettiva, che non con appositi servizi di guardia, i quali in genere non dànno rendimento proporzionale alla spesa che richiedono.

In relazione a questi concetti e avuto presente che i capi deposito partecipano ai benefici dei premi è giusto che sopportino, come gli altri compartecipanti, le detrazioni che vengono portate ai premi stessi, per accertate deficienze dell'andamento delle gestioni, comprese quelle per ammanchi di materiale. Non è quindi il caso di accogliere la domanda tanto più che le detrazioni sono lievissime.

15. — *Nessuna riduzione per il motivo suesposto può essere praticata al premio trimestrale di accudienza devoluto ai capi deposito aggiunti come pure in seguito ad avarie accidentali alle locomotive. Tale premio non potrà essere inferiore a L. 0.80 al giorno.*

Mentre non è opportuno aumentare la quota giornaliera di premio di cointeressenza all'accudienza, se non di quanto possa derivare naturalmente dal maggior interessamento nel servizio, *cosa già prevista dalle norme vigenti*, non si ritiene equo fissare un minimo, come è richiesto, perchè verrebbe ad essere alterata la natura del premio stesso, che perderebbe il suo vero carattere e perchè

ciò costituirebbe un privilegio ingiustificato rispetto al trattamento usato agli altri agenti partecipanti al premio.

16. — *Per i depositi aventi nella rispettiva circoscrizione linee a forte pendenza si chiede il ripristino del premio VIII attualmente corrisposto ai soli agenti del Servizio Movimento, concorrendo in primo grado gli agenti della Trazione al buon andamento dei trasporti (richiesta del Compartimento di Genova).*

Questo premio deve essere limitato alle sole categorie che possono influire più direttamente all'aumento del carico nei porti, e quindi non può essere esteso ai Capi deposito.

17. — *Le ore di servizio extra orario, dovute a speciali circostanze, quali sarebbero sviamenti, urti, incendi, ecc. devono essere retribuite in ragione di una volta e mezzo lo stipendio normale.*

In base al disposto dell'articolo 4 della legge 13/4/11, n. 310, si potranno riconoscere con particolari gratificazioni le prestazioni di carattere speciale date in circostanze eccezionali di servizio.

18. — *Allorchè un Capo deposito è comandato a scorta di treni o comunque si assenti dal proprio deposito per ragioni di servizio, non gli si dovrà computare l'assenza agli effetti delle competenze accessorie che gli spetterebbero se fosse in residenza.*

Per il principio ricordato nella risposta alla domanda 6ª, la corresponsione delle competenze accessorie in questione al Capo deposito che si assenta per motivi di servizio dal proprio deposito può essere ammessa nel solo caso in cui si tratti di assenza tanto breve da non richiedere che si provveda a sostituirlo con altro agente, e da non dare titolo, a termini dell'art. 80 D. C. A., agli altri Capi deposito, che ne hanno assunto le mansioni, di percepire in sua vece le competenze accessorie relative.

Inoltre, nei casi di Capi deposito che abbiano occasione di assentarsi dalla residenza per riconoscere il buon andamento del servizio, il Servizio della Trazione potrà avanzare opportune proposte di apposite gratificazioni in relazione alle competenze accessorie, che perdono.

19. — *Collocandosi un agente in quiescenza per qualsiasi ragione, sarà da usarsi al medesimo il trattamento stabilito dall'*Unione Nazionale degli impiegati dello Stato *e cioè*:

Stipendio medio degli ultimi 5 anni di servizio divisi in cinquantesimi moltiplicati per gli anni di servizio più 5.

Qualora tale proposta non fosse accettata per ragioni di opportunità il versamento per la Cassa pensioni dovrà essere fissato o meglio mantenuto fino a L. 3600 in ragione di una volta e mezzo dello stipendio, con facoltà per gli anziani di riscattare gli arretrati.

Tutti i Capi deposito locomotive in servizio attivo ai depositi dovranno essere collocati in quiescenza con più di 60 *anni di età.*

Il rappresentante aggiunge che ha aderito al progetto presentato in materia dal rappresentante della 1ª *Categoria Ing. Pietri.*

Si richiamano le dichiarazioni fatte in proposito dal Direttore Generale nella seduta plenaria del 6 agosto 1912.

20. — *Ai Capi deposito in quiescenza e rispettive famiglie sia accordata la concessione annua di 3 biglietti di servizio serie B conservando il permanente per i Capi deposito principali.*

Trattasi di argomento di indole generale che non può essere ora esaminato.

21. — *Le scorte dei depositi dovrebbero essere ridotte a pochissimi pezzi di uso continuo per i gruppi di locomotive del deposito.*

Tutti i materiali occorrenti ai depositi del Compartimento dovrebbero essere tenuti in un locale nel deposito principale o nel magazzino della sede della Divisione, con a capo un incaricato tecnico per la distribuzione con apposito carretto dietro richiesta e per i preleri con i versamenti relativi. Così nei magazzinetti si avrebbe una sola serie di pezzi, con molto risparmio e larga utilizzazione dei materiali usati servibili che l'incaricato potrebbe destinare per usi diversi nel Compartimento. Si otterrebbe un'economia media per Compartimento di circa L. 50000.

La proposta tenderebbe a creare un nuovo magazzino. Sembra invece preferibile migliorare il funzionamento di quelli esistenti: d'altra parte essendosi in generale notevolmente ridotto il numero dei gruppi di locomotive assegnate ai singoli depositi non è più richiesta una grande varietà di pezzi di ricambio, e quindi senza creazione di nuovi impianti si arriva ad ottenere quanto propone il rappresentante, cioè la riduzione delle scorte a minor quantità di pezzi.

22. — *Stabilire anche nei depositi, per la media riparazione, il lavoro a cottimo disciplinato da apposite tariffe; si otterrebbe così un lavoro più sollecito ed a prezzi più convenienti.*

Il cottimo non è un sistema adatto per la maggior parte dei lavori che si eseguiscono nei depositi e quindi potrebbe fruirne solo una parte di personale: venne istituito il premio trimestrale per le riparazioni appunto per tener luogo del cottimo che non può essere applicato.

23. — *Sia istituita la qualifica di Capo deposito principale da conferirsi ai titolari dei depositi di maggiore importanza.*

È una qualifica che potrà essere istituita, a suo tempo, nell'intesa che sarà conferita in seguito a scelta rigorosa.

24. — *Modificazione dei quadri di classificazione come appresso:*

Capo deposito principale stipendio minimo 3900 *massimo* 5500 *in* 12 *anni.*
» » *di* 1° *grado stipendio minimo* 3300 *massimo* 4800 *in* 16 *anni.*
» » *di* 2° *grado stipendio minimo* 2700 *massimo* 4200 *in* 16 *anni.*
» » *di* 3° *grado stipendio minimo* 2400 *massimo* 3600 *in* 12 *anni.*

25. — *Elevamento dell'indennità di proalloggio a* L. 70, 60, 50 *rispettivamente pei Capi deposito principali di* 1°, 2° *e* 3° *grado.*

Si richiama quanto è detto al punto 10° pag. 1052 del presente Bollettino.

6 e 7 Ottobre.

Categorie 18ª e 19ª. (Macchinisti - Macchinisti T. E.) (Fuochisti - Fuochisti C. M. V. - Fuochisti C. V.).

Rappresentanti Sigg. Castrucci Augusto e Sbrana Angelo.

Domande comuni alle due categorie.

1. — *Compilazione turni di servizio.*

a) *Il periodo lavorativo nelle* 24 *ore dovrà contenere non più di* 10 *ore di lavoro effettivo o considerato come tale se diurno, e non più di* 8 *ore se notturno; almeno* 10 *ore di riposo senza interruzione nella residenza ed* 8 *ore non interrotte se fuori della residenza.*

La media mensile di lavoro non deve, in ogni caso, superare le 8 *ore al giorno.*

I rappresentanti spiegano il desiderato nel senso che i turni, comunque divisi in periodi di 24 ore, non debbano mai contenere per ciascun periodo più di 10 ore di lavoro effettivo se diurno ed 8 ore se notturno.

L'accoglimento della domanda creerebbe una notevole difficoltà tecnica nella compilazione dei turni e darebbe luogo ad un rilevante aumento della quantità delle locomotive e del personale; ciò che non si ritiene giustificato.

b) *Per lavoro effettivo s'intende tutto il tempo impiegato in viaggio con i treni, manovre, mute, lavori e riparazioni alla locomotiva; qualsiasi tempo nel quale è prescritto o si richieda la presenza del personale sulla locomotiva; gl'intervalli e le soste fra l'arrivo e la partenza di un treno o di un altro sopra il quale debba fare servizio quando non superino le 2 ore; il tempo per le operazioni preliminari per prendere in consegna, approntare, consegnare la locomotiva, da computarsi nella misura di 60 minuti prima della partenza e 60 minuti dopo l'arrivo del treno e per tutti i treni; la metà del tempo durante il quale il personale rimane di riserva semplice nelle località in cui non vi è servizio di accenditore; la quarta parte del tempo durante il quale il personale rimane di riserva semplice in deposito o località con servizio di accenditore, ovvero in cui il personale deve rimanere disponibile in deposito.*

Fissare un periodo accessorio unico per tutti i casi non conviene perchè i bisogni son diversi per treni e località. Si continuerà quindi a fissarli caso per caso tenendo conto delle necessità e condizioni locali.

Per assicurare che le indicazioni dei turni corrispondano al reale bisogno, si procede periodicamente a controlli per accertare se il tempo assegnato corrisponda alle necessità del servizio; e dove risulta giustificato, si provvede. Ciò è dimostrato dal fatto che dal 1910 al 1912 il tempo previsto nei turni per i lavori accessori è aumentato di circa il 10 %.

Se tuttavia il rappresentante ha casi specifici in cui ritenga aggravato il personale li segnali al Servizio competente e saranno esaminati.

c) *I periodi lavorativi computati come alle richieste precedenti non debbono superare le 8 ore di lavoro effetttivo o considerato come tale e svolgersi fra due riposi di cui al punto* a).

L'accoglimento della domanda porterebbe un onere assai rilevante non giustificato e renderebbe necessario il largo impiego di varie coppie di macchinisti per una stessa locomotiva.

Non si può quindi aderire alla domanda.

d) *E fatto obbligo al personale di prestare l'opera propria in circostanze impreviste, come disastri, interruzioni, intemperie, ritardi eccezionali, e ciò quando anche le ore di lavoro richieste superino le normali.*

La disposizione sopraindicata riproduce in forma diversa quella contenuta nell'articolo 22 del R.D. 477-1902.

e) *Al personale addetto alle manovre permanenti sono computati* 45' *per le operazioni preliminari solo nel caso che la locomotiva debba uscire dal deposito per iniziare il lavoro; gli addetti alle manovre permanenti ed alle riserve fisse non possono essere destinati al servizio notturno per più di* 6 *notti consecutive.*

Nei casi in cui sia giustificato, si terrà conto del lavoro accessorio per il servizio delle manovre e saranno date disposizioni in tal senso dal Servizio competente.

Per quanto riguarda la seconda parte notasi che le disposizioni attuali garantiscono già quanto si richiede con la domanda.

f) *Ciascun periodo lavorativo di* 7 *giorni dovrà contenere nel turno un riposo nella residenza di almeno* 30 *ore consecutive.*

I turni di servizio devono essere compilati in modo che l'assenza dalla residenza non superi le 48 *ore.*

Qualora per le circostanze impreviste di cui al punto d) *il personale fosse trattenuto in servizio oltre le* 12 *ore, dovrà provvedersi col primo mezzo disponibile alla sua sostituzione;*

I rappresentanti modificano la richiesta del riposo in residenza portandola da 30 a 34 ore e sarebbero soddisfatti se tal riposo fosse dato per decade in occasione del lavaggio delle locomotive.

Il Direttore Generale si riferisce alle dichiarazioni di cui al punto 7° pag. 1051 del presente Bollettino circa la concessione del riposo quindicinale di 24 ore in aggiunta al riposo normale susseguente al servizio prestato. Sarà poi studiato il modo di convertire in decadale il riposo quindicinale facendolo coincidere coi periodi di sosta della locomotiva e di inazione del personale di macchina.

Per la seconda parte notasi che molto si è fatto e si fa per diminuire i periodi di assenza dalla residenza; però non si può scendere sempre al limite richiesto di 48 ore.

I rappresentanti affermano chè in Sicilia le assenze si prolungano fino a 6 e 7 giorni.

Si esaminerà la cosa per migliorare fin dove è possibile i turni.

Tenuto conto poi dell'aggravio derivante al personale dalle lunghe assenze dalla residenza si ridurrà da 7 a 4 giorni il periodo oltre il quale il personale di macchina ha titolo all'indennità di trasferta per i servizi di cui al punto 2 (prima parte) della Circolare 4428/41100 del 30 marzo 1908. Lo stesso trattamento sarà usato anche agli agenti che prestano servizio di turno, pei periodi di assenza superiori a 4 giorni.

Per quanto riguarda l'ultima parte della domanda si richiameranno le disposizioni già date perchè sia provveduto alla sostituzione del personale quando è stato superato o si presume possa essere oltrepassato il limite di 13 ore, periodo massimo ammesso.

g) *Nella compilazione dei turni si deve tener conto di quelle località nelle quali le abitazioni distano oltre 3 Km. dai depositi, raddoppiando il lavoro accessorio solo agli effetti del computo del lavoro e del riposo.*

Come è stato dichiarato ai Rappresentanti delle categorie 14ª e 16ª per analoga domanda, si potrà esaminare la questione per casi veramente eccezionali, senza assumere per ora impegni, essendo cosa che si ripercuote su molte altre categorie.

h) *I turni di servizio disciplinati dal R. D. 477-1902 sono eccessivamente gravosi per il personale anche per effetto dei ritardi dei treni e per il lavoro accessorio dopo l'arrivo; i riposi quindicinali possono essere sospesi nei periodi di forte lavoro e per eccezionali esigenze di servizio; l'art. 22 non viene applicato regolarmente. Si reclama perciò, anche per ragioni di umanità, un'accurata revisione del R. D. stesso.*

Si ritiene che le lagnanze sulla gravosità dei turni di servizio si riferiscano ad uno stato di fatto alquanto anteriore al presente. Ad ogni modo si conferma che nella compilazione dei turni si tiene adeguatamente conto delle circostanze che possono rendere gravosa l'applicazione integrale delle disposizioni del R. D. sulle ore di lavoro; si procura poi che i grandi riposi siano dati, in quanto è possibile, anche nei periodi di forte lavoro, e che l'art. 22 sia applicato con giusto criterio.

Nei riguardi dell'affermazione fatta dai rappresentanti che in alcune linee il personale passa fuori residenza quasi tutte le notti, il Servizio della Trazione curerà che ove ciò si verifica, siano ridotti il più possibile i periodi continuati di servizio notturno.

Si cercherà anche di provvedere affinchè, quando occorra fare effettuare lunghe corse con treni merci alla stessa coppia, sia dato il mezzo al personale di rifocillarsi durante soste in stazione.

2. — *Esonero dei macchinisti di assistere al carico e di eseguire la rottura e stivaggio del combustibile nel tender.*

Il Direttore Generale si riserva di prendere in esame la domanda in relazione al programma da stabilirsi per la sistemazione dei depositi combustibili con impianti meccanici per la rifornitura rapida del carbone.

3. — *Graduatoria dei Macchinisti:*

a) *Sessione di esami in relazione all'anzianità di Fuochista;*

b) *Graduatoria conseguita;*

c) *Data di nomina;*

d) *Stipendio;*

e) *Data dell'ultimo aumento.*

Attualmente la graduatoria è formata seguendo per ordine decrescente i criteri di cui in appresso:

a) data di nomina a macchinista;

b) stipendio;

c) data dell'ultimo aumento;

d) sessione d'esami;

e) graduatoria di esame.

A parziale soddisfacimento della domanda, si potrà modificare l'attuale sistema, spostando come appresso i criteri per la formazione della graduatoria, dando così maggiore importanza alla sessione di esami in confronto dell'ammontare dello stipendio:

1) data di nomina a macchinista;

2) sessione di esami;

3) stipendio;

4) data dell'ultimo aumento;

5) graduatoria d'esame.

Avendo i rappresentanti motivata la richiesta di mettere lo stipendio in ultima linea coll'affermare che gli aumenti a scelta non sono sempre conseguiti dagli agenti veramente meritevoli, il Direttore Generale richiamerà le disposizioni in proposito vigenti perchè le proposte di aumento a scelta siano accuratamente controllate dagli uffici superiori.

4. — *Al servizio dei treni diretti siano adibiti i Macchinisti più anziani, salvo ai medesimi la facoltà per ragioni di salute od altro di rinunziare a tale servizio.*

Esiste già la disposizione per la quale, a pari abilità ed idoneità fisica, si deve dare la preferenza per l'assegnazione al servizio dei treni diretti, agli agenti più anziani; e tale disposizione sarà richiamata.

5. — *Le locomotive adibite al servizio dei treni merci siano munite di tende impermeabili.*

L'uso delle tende impermeabili non è scevro di inconvenienti specie nei riguardi della visuale del personale; e quindi non si ritiene di adottarlo.

Piuttosto l'Amministrazione concederà al personale di macchina un vestito impermeabile per uso personale, gratuitamente per la prima fornitura, e con quel miglior trattamento, in occasione di ricambio, che si farà in genere alle altre categorie del personale.

I Servizi degli Approvvigionamenti e della Trazione esamineranno insieme coi rappresentanti interessati quale sia il tipo e la forma del vestito da adottarsi per renderlo il più possibile adatto al genere di lavoro che il personale deve eseguire.

6. — *Esonero dal girare le piattaforme munite di motore elettrico e dall'eseguire le operazioni per separare il tender in quelle località in cui colle piattaforme di piccolo diametro non è possibile girarle intere.*

L'accoglimento della domanda intesa ad esonerare il macchinista dalla manovra dei motori delle piattaforme implicherebbe delle spese non giustificate; la domanda non può quindi essere accolta. Dove esiste un apposito personale incaricato di spingere i tender, sarà dato ad esso anche l'incarico delle operazioni per separarlo dalla locomotiva od attaccarlo, nell'intesa però che il personale di macchina avrà la sorveglianza e quindi la responsabilità di tali operazioni.

7. — *Impianto degli apparati di controllo della posizione dei dischi al passaggio dei treni.*

Il segnalamento in opera nella nostra Rete non si presta (specialmente per i segnali di 2ª e 3ª categoria) al controllo domandato. La situazione verrà migliorata con l'estendere da per tutto, incominciando dalle linee principali, l'impianto dei segnali di fermata assoluta preceduti da uno di preavviso, cosa alla quale si sta già provvedendo, e così pure di rendere il più possibile indipendenti le linee di manovra dai binari di corsa.

Per ora nessun apparecchio esiste che corrisponda allo scopo di cui alla richiesta.

8. — *Migliorie dei dormitori ed impianto del locale bagni.*

Istituzione di un apposito ufficio per la sorveglianza, manutenzione dei dormitori e ricevimento dei reclami del personale.

Intanto si domanda una sollecita ispezione da parte di Funzionari con una rappresentanza del personale (delegati compartimentali).

Visite periodiche per l'accertamento delle condizioni igieniche dei dormitori.

Molto si è fatto per migliorare le condizioni dei dormitori. Per nuove costruzioni, ampliamenti, adattamenti, impianti di bagni, di lavabi, riscaldamento, illuminazione, ecc. si era speso al termine del 1911 L. 1.500.000 circa. Si stanno eseguendo nuovi lavori per L. 450.000. Sono poi in corso di approvazione altri lavori per L. 270.000 ed altre molte proposte si stanno studiando.

I Capi Compartimento hanno proceduto o stanno procedendo a visite generali dei dormitori per esaminare quali altre migliorie siano necessarie ed attuabili compatibilmente colle somme che si possono all'uopo mettere a disposizione.

Se non c'è un apposito ufficio vero e proprio per la sorveglianza ed il ricevimento dei reclami vi è apposito Funzionario superiore del Servizio del Personale che si occupa personalmente ed espressamente della materia con frequenti gite in luogo e presso i Servizi interessati.

La manutenzione dei dormitori dipende però molto anche dal buon uso che sappia farne il personale.

Sarà studiata l'istituzione di un registro per i reclami e le osservazioni del personale circa il funzionamento dei dormitori, in modo che i reclami giungano sicuramente e prontamente agli Uffici cui spetta controllare e provvedere.

Il registro sarà custodito presso l'ufficio del Capo deposito o presso quello del Capo stazione se nella località non vi è deposito.

9. — *Graduale costruzione di rimesse atte alla preparazione delle locomotive in partenza e ad accogliere quelle in arrivo per visita delle medesime e pulizia del personale.*

Il provvedimento richiesto rientra tra quelli che l'Amministrazione già sta effettuando per la sistemazione degli impianti.

10. — *Indumenti impermeabili gratuiti.*

Si richiama la risposta data al precedente punto 5.

11. — *Al personale dei treni diretti siano forniti occhiali atti alla bisogna oppure, esternamente alla cabina, sia applicata una vedetta non fissa da applicarsi all'inizio della corsa.*

L'uso degli occhiali non è pratico nè sicuro, giacchè limitano considerevolmente il campo visivo.

Sono già in corso studi per provvedere invece le locomotive a grande velocità di apposita vedetta per il Macchinista: non sembra, per ora almeno, giustificato provvedère anche per il Fuochista.

12. — *Il personale di macchina sia esonerato dall'eseguire la pulizia delle locomotive e la lavatura della caldaia.*

Il personale di macchina deve provvedere, per quanto è compatibile col disimpegno delle altre mansioni affidategli, alla pulizia della parte esterna del meccanismo, dell'involucro della caldaia e della cabina.

Non si ritiene neppure opportuno di esonerare di massima il personale di macchina dall'obbligo di partecipare al lavaggio della caldaia. Si farà beninteso eccezione, ove ne sia il caso, per assicurare miglior utilizzazione del personale e della locomotiva o per assicurare a quello i riposi necessari.

13. — *Il personale che deve assumere servizio nelle ore notturne sia chiamato, come una volta, al suo domicilio dallo svegliatore.*

Non si ravvisano ragioni sufficienti per accogliere la domanda. Non è giustificato fare più di quello che si fa attualmente e

cioè far chiamare a domicilio il personale destinato a servizi straordinari quando non è stato possibile avvertirlo altrimenti. La spesa che si incontrerebbe non sarebbe in alcuna guisa giustificata e ridonderebbe a danno del personale stesso agli effetti della partecipazione alle economie. L'Amministrazione potrà provvedere il personale che ne faccia domanda, di buone sveglie a basso prezzo.

14. — *Per ogni ora che si considera essere di lavoro sia corrisposta una indennità variante a seconda del servizio o delle speciali condizioni altimetriche della linea sulla quale l'agente è tenuto a prestare l'opera propria nelle misure indicate nel memoriale in cui si specificano dettagliatamente le chieste modificazioni circa il tempo da considerarsi come lavoro agli effetti di cui* ***sopra.***

Macchinisti treni a vapore ed elettrici:

Per treni diretti, omnibus, accelerati	L. 0,40
Per treni merci e piani inclinati	» 0,45
Per riserva attiva	» 0,30
Per riserva in branda	» 0,15
Per disponibilità	» 0,20
Alle manovre permanenti	» 0,37

15. — *Per i percorsi fatti in servizio ai treni ed alle manovre sia corrisposta una indennità in ragione di L.* 1,50 *ogni* 100 *Km.*

Si richiama la risposta di cui al punto 5° pag. 1050 del presente Bollettino.

16. — *Riduzione del premio di economia del combustibile a L. 2 per tonnellata.*

I rappresentanti chiedono che in corrispettivo della riduzione della quota di premio per economia si aumentino proporzionalmente gli assegni di combustibile, e propongono al riguardo un esperimento per qualche gruppo di locomotive e per qualche deposito.

La domanda sarà tenuta presente nello studio dei provvedimenti semplificativi di cui alla seconda parte del punto 28 pag. 1020 del presente Bollettino.

17. — *Modificazione dei premi per ricuperi, riducendo di L. 0,06 quelli per i direttissimi e diretti ed aumentando di L. 0,03 quelli per i merci.*

La proposta non è in correlazione colla maggiore importanza che hanno i ricuperi dei ritardi dei direttissimi e dei diretti in confronto con quelli dei treni merci e non può quindi essere accolta dovendosi avere in ogni provvedimento innanzi tutto di mira il miglior andamento del servizio.

18. — *Del combustibile e delle materie di ungimento chè si consumano in più degli assegni, nonchè dei minuti perduti dai treni in corsa e nelle stazioni per motivi non giustificati, dipendenti dal personale, si possono fare addebiti nella stessa misura alla quale sono rispettivamente proporzionati i compensi per economie e minuti ricuperati; l'importo deve essere trattenuto però esclusivamente sulle competenze corrispondenti e nello stesso mese in cui viene fatta la liquidazione.*

La domanda corrisponde a quanto già si fa attualmente ad eccezione dell'ultima parte la cui soluzione è collegata col sistema semplificativo della liquidazione dei premi di cui al punto 28°, pag. 1020 del presente Bollettino.

19. — *Al personale in servizio ai treni materiali sia corrisposto anche un compenso per ogni ora di lavoro, dopo le prime 4 di ciascuna giornata, nella misura di L. 0,30.*

L'art. 76 D. C. A. prevede un premio di L. 0,20 al macchinista e di L. 0,10 al fuochista per ogni ora di lavoro dopo le prime 4 di ciascuna giornata, quando a giudizio dell'Amministrazione essi abbiano con particolare impegno e diligenza contribuito ad aumentare l'effetto utile dei treni materiali.

Con la domanda si chiede un nuovo premio per il servizio dei treni materiali senza subordinarlo alla detta condizione.

Si ritiene sufficiente il premio stabilito dall'art. 76; e poichè il rappresentante afferma che l'applicazione di questo articolo av-

viene raramente, si conferma che il Servizio della Trazione, che aveva già avuto lagnanze del genere, ha richiamato su ciò l'attenzione degli Uffici competenti.

20. — *L'indennità di pernottazione dovrà essere assegnata in ragione di L. 2,80 quando il personale resti assente per il servizio dalla residenza dalle 23 alle 5, queste ore comprese, ovvero quando vi arrivi o ne parta in ore cadenti in detto intervallo di tempo.*

La liquidazione viene fatta in base all'orario dei treni in partenza ed all'ora reale di arrivo.

Al personale che compie servizi che l'obblighino ad un'assenza dalla residenza di oltre 12 ore, senza acquistare titolo alla liquidazione dell'indennità di pernottazione, vengano corrisposte mezze indennità di pernottazione.

Il trattamento di notturna potrà essere migliorato per il personale di macchina solo quando si sarà potuto estendere il compenso per lavoro notturno alle categorie di personale che ancora non ne godono.

Il computo delle indennità per ore di lavoro in base all'ora reale di arrivo o di partenza non è ammissibile, perchè verrebbe meno l'interessamento alla regolarità della corsa dei treni.

Se vi sono delle linee in condizioni di eccezionali difficoltà nelle quali i ritardi siano inevitabili e sensibili, l'Amministrazione ne terrà conto, come già ha fatto per il passato, per accordare al personale appositi compensi.

21. — *Indennità di notturna in residenza di L. 0,90.*

L'indennità di notturna venga corrisposta quando il personale presta servizio o fa atto di presenza in deposito comunque e per qualsiasi motivo, sempre quando il servizio o l'atto di presenza richieda che l'agente si trovi nel luogo assegnatogli nelle ore dalle 23 alle 5, queste comprese, od in periodo cadente in detto intervallo.

Si richiama quanto è detto al punto 8°, pag. 1051 del presente Bollettino.

22. — *Aumento dell'indennità di trasferta:*

L. 3,25 diaria e L. 2,25 pernottazione.

Sia corrisposta anche quando:

1° *l'agente è distaccato temporaneamente per il servizio di macchina in altre località sede o non di deposito, ovvero presti servizio per conto di altro deposito anche se nella giurisdizione del proprio;*

2° *accompagna da uno ad altro deposito locomotive spente;*

3° *presta servizio ai treni materiali, treni acqua, o per sgombro neve.*

4° *rimane fuori residenza almeno 48 ore senza interruzione per causa di interruzione di linee.*

Si richiama quanto è detto al punto 5° pag. 1050 del presente Bollettino.

23. — *Modificazioni nell'elenco delle indennità per gallerie di montagna.*

Se le gallerie per le quali viene richiesta ex novo l'indennità saranno riconosciute paragonabili per le loro condizioni particolari alle gallerie per le quali attualmente l'indennità è prevista, si aderirà alla domanda.

24. — *Modificazioni quadri di classificazione compenetrando altresì il soprassoldo della Legge Sacchi nello stipendio.*

Macchinisti stipendio minimo L. 1650; *massimo* 3000 *da raggiungersi in* 15 *anni.*

Fuochisti stipendio minimo L. 1080; *massimo* 1800 *da raggiungersi in* 18 *anni.*

Fuochisti C. M. V. stipendio minimo L. 1200; *massimo* 2100 *da raggiungersi in* 23 *anni.*

Fuochisti G. C. I. a vapore ed elettrici stipendio minimo L. 1200; *massimo* 2100 *da raggiungersi in* 22 *anni.*

Estensione dell'organico proposto per i macchinisti ai macchinisti dei treni elettrici; loro passaggio al quadro III delle tabelle organiche: inoltre sia ai medesimi eseguita la trattenuta sulle com-

petenze accessorie, agli effetti della pensione, nella stessa misura di quella fatta ai macchinisti.

Per ciò che si riferisce a modifiche dei quadri di classificazione si richiama quanto è detto al punto 5°, pag. 1050 del presente Bollettino.

Per l'ultima parte si fa presente che con l'estensione data alla trazione elettrica si renderà opportuno avere per tale servizio macchinisti abilitati tanto per le locomotive a vapore quanto per quelle elettriche.

Sarà quindi opportuno adottare per tutti, compresi quindi gli attuali macchinisti dei treni elettrici, la ritenuta in ragione di una volta e mezzo lo stipendio, ed in tal senso si vedrà a suo tempo di proporre analoghe modificazioni alle disposizioni del testo unico delle leggi sulle pensioni.

25. — *Istituzione della qualifica di macchinista alle manovre permanenti in modo che si abbia uno stipendio minimo di L.* 1350 *e massimo di* 2100 *da raggiungersi in* 15 *anni.*

La domanda potrà essere tenuta presente per una prima modificazione alle tabelle organiche.

26. — *Esecuzione del servizio di manovra con un solo agente. (Regio decreto* 692-1911).

I rappresentanti espongono gli inconvenienti che, a loro parere, derivano al personale dall'applicazione del R. Decreto, facendo anche presente che l'Amministrazione non ne ritrae in pratica grande vantaggio, poichè deve diminuire la durata del lavoro e dare maggiori competenze all'agente.

Il Direttore Generale osserva che l'impiego di un solo agente per le manovre è dimostrato dalla pratica sufficiente quando si verificano le condizioni volute dal R. D. 692-1911 perchè le locomotive sono servite con freni molto efficaci e manovrabili dal macchinista senza distogliere la sua attenzione dall'osservare la linea. Quando la prestazione in qualche caso è risultata gravosa si è provveduto per ridurla nei limiti convenienti.

Nota poi che se anche l'economia fosse piccola non dovrebbe essere abbandonata perchè nessuna spesa non necessaria deve essere tollerata e perchè le economie procurano vantaggi al personale per la partecipazione di questo alle economie.

I rappresentanti chiedono che per lo meno sia creata per tali funzioni la qualifica da loro proposta al punto precedente di macchinista alle manovre.

27. — *Istituzione di scuole professionali e abolizione di macchinisti (Capi deposito) istruttori.*

All'istruzione tecnica e professionale del personale di macchina si provvede ora:

a) colle scuole allievi fuochisti che costituiscono il modo principale di reclutamento del personale;

b) colla distribuzione gratuita di adatte pubblicazioni tecniche;

c) colla distribuzione delle pubblicazioni relative alle disposizioni generali e particolari per l'esercizio;

d) coi Capi deposito istruttori.

In via di esperimento è stato pure provveduto alla istituzione di una piccola biblioteca tecnica ad uso del personale di trazione in genere presso il deposito locomotive di Torino; e si potrà decidere sulla opportunità o meno di estendere tale instituzione quando il tempo trascorso permetta di constatare la efficacia o meno di essa.

Non si ritiene pratica la istituzione di una vera e propria scuola professionale per macchinisti e fuochisti: però, in aggiunta a quanto già si fa, si doteranno i principali depositi di modelli di nuovi meccanismi ed apparati e di tavole dimostrative. Sarà dato incarico ad appositi Funzionari di recarsi successivamente nei diversi depositi a giorni determinati per fare verbalmente le opportune illustrazioni.

I Capi deposito istruttori sono stati istituiti perchè il personale di macchina abbia in viaggio persona adatta per consigliarlo sulla buona condotta delle locomotive, nella utilizzazione del combustibile, sull'uso dei nuovi apparecchi, ecc. E da considerarsi insomma un trasmettitore di cognizioni pratiche e come tale integra le fun-

zioni del Capo deposito e dei Funzionari preposti alle scuole, i quali ultimi dànno e possono dare in prevalenza istruzioni teoriche.

Perciò il Capo deposito istruttore deve essere mantenuto, notando che tale istituzione serve anche come miglioramento di carriera per i macchinisti.

28. — *Preso in esame il progetto di semplificazione nella liquidazione delle competenze accessorie proposte non può essere accettato perchè:*

1° *non provvede al miglioramento economico nella liquidazione delle competenze accessorie non solo, ma rende impossibile l'accettazione di talune richieste avanzate (agli effetti del computo per la corresponsione) quale l'ora reale di arrivo;*

2° *perchè presenta per alcuni servizi un pericolo di peggioramento sul già esiguo coefficiente;*

3° *perchè, infine, la rappresentanza del personale non può rimanere responsabile di quanto presenta la On. Direzione Generale per fini economici dal lato amministrativo dell'azienda.*

Visto che le obbiezioni al progetto comunicato ai Rappresentanti nel dicembre 1911 non ne infirmano la sostanza per quanto riguarda lo scopo da raggiungersi, e cioè la semplificazione della contabilità, e che d'altra parte l'Amministrazione non ha inteso nel comunicarlo ai rappresentanti di addossar loro alcuna responsabilità, il progetto sarà ripreso in esame. Anzi, per corrispondere al desiderio manifestato dai rappresentanti, il Direttore Generale si riserva di far procedere a studî di semplificazioni contabili anche più radicali di quelle esposte ai rappresentanti da attuarsi in via di esperimento, in qualche Compartimento, non esclusa quella di corresponsione di un premio globale annuale da pagarsi in base di acconti mensili con liquidazione della differenza per semestre o per anno, sempre però nell'intesa che tali modificazioni ai sistemi vigenti non abbiano a rendere meno efficace l'interessamento del personale all'economia del combustibile ed alla regolarità dell'esercizio

Nella circostanza si studierà anche la trasformazione del premio di economia di cui al punto 16°.

29. — *Siano apportate le seguenti modificazioni alla circolare 6/30:*

1° *quando per riduzione di servizio vengano tolte delle locomotive dal turno, il personale titolare possa passare ad altro gruppo, salvo la facoltà agli interessati di rinunciarvi;*

2° *quando per qualsiasi motivo i macchinisti titolari si assentino dal servizio, la macchina debba continuare il turno con altro macchinista disponibile e ciò perchè non venga semplicemente danneggiato il fuochista assegnatovi.*

Sono in corso studî per la revisione della circolare 6/1905 e in essi si terrà conto per quanto è possibile della domanda.

30. — *Onde riparare alle varie lacune della legge che istituì la rappresentanza del personale ed anche per alleviare il lavoro dei rappresentanti, i delegati delle categorie 18ª e 19ª domandano all'On. Direzione Generale di provvedere con opportune disposizioni regolamentari alla lacuna della legge accordando ai rappresentanti di trattare le questioni sulla applicazione del Regolamento del personale presso gli uffici centrali dai quali dipendono; ai delegati la facoltà di trattare presso gli uffici compartimentali le questioni professionali e collettive che interessano il personale del Compartimento e quelle sull'applicazione del Regolamento interessanti i singoli rappresentanti.*

La legge 13 aprile 1911, n. 310, contempla soltanto la istituzione dei rappresentanti del personale. I delegati vennero istituiti col Regolamento per l'elezione dei rappresentanti, e mantenuti in carica unicamente per fornire informazioni ed essere intermediari fra i rappresentanti e gli agenti rappresentati: i rappresentanti soli, anche per evidenti ragioni di uniformità di giudizi, possono quindi essere ammessi a trattare questioni riguardanti il personale presso i Funzionari dell'Amministrazione.

31. — *Sia retrodatata la nomina a macchinista dal 1° marzo 1912 al 1° novembre 1911 a quei fuochisti della sessione 1909 che, interpellati, non accettarono il trasloco colle ff. di mac-*

chinista nei Compartimenti di Reggio C. e Palermo, portandoli così alla stessa anzianità dei fuochisti della 1ª sessione 1910 che accettarono invece il detto trasloco.

La questione sarà accuratamente esaminata anche dal lato legale e colla scorta di tutti i dati di fatto assieme ad altra analoga testè presentata dai rappresentanti e relativa ai fuochisti autorizzati della seconda sessione del 1910.

Domande particolari della 18ª categoria.

1. — *L'indennità di percorrenza per i macchinisti dei T. E. venga corrisposta come appresso:*

L. 0,60 ogni 100 Km. fino a 3000, e L. 0,30 ogni 100 Km. successivi.

L'indennità di percorrenza ai macchinisti dei T. E è già concessa nella misura sopraindicata.

2. — *Che la nomina a macchinista sia conferita, dopo un anno di funzioni non interrotte e non oltre i due anni, anche se queste fossero, per ragioni di servizio, interrotte.*

La nomina a macchinista ora si conferisce dopo almeno sei mesi e non oltre l'anno da quando il fuochista, riuscito idoneo, viene immesso alle funzioni permanenti di macchinista secondo la graduatoria di esame.

Però, dopo dichiarati idonei, i fuochisti sono saltuariamente utilizzati come macchinisti secondo i bisogni, e di questo tempo non si tiene conto agli effetti della nomina a macchinista.

Il rappresentante appoggia la sua domanda al fatto che in pratica trascorrono anche due anni prima che si conferiscano le funzioni permanenti.

Si nota che ciò è ancora una conseguenza di uno stato di cose passate che rese necessario moltiplicare le sessioni di esami. D'ora

in avanti però si procurerà che le sessioni siano regolate in modo da abbreviare il più possibile il periodo di funzioni saltuarie.

Il rappresentante lamenta che nel periodo di funzioni saltuarie il personale viene utilizzato in modo da risentirne danno economico perchè il fuochista autorizzato resta lungamente inattivo a disposizione, e con ciò perde le competenze che gli spetterebbero se viaggiasse invece come semplice fuochista.

Il Servizio competente ha già provveduto perchè il danno sia evitato.

3. — *Fornitura gratuita dell'orologio da tasca.*

Si userà al Macchinista lo stesso trattamento fatto al Capo Conduttore e cioè: uso gratuito dell'orologio da tasca.

4. — *Consegna ai Macchinisti di un libretto per ritirare le firme dei Capi deposito di servizio alla presentazione dei moduli* L-306. (*Bollettini di Trazione*).

Il rappresentante spiega che il libretto dovrebbe servire anche, in sostituzione del modulo attualmente usato, per la registrazione dei dati contabili relativi al servizio effettuato. Analoga domanda, per questa parte, presenta il rappresentante dei Fuochisti.

Il Servizio Trazione studierà la questione per risolverla nel modo più semplice e procederà ad apposito esperimento il quale darà norma se si dovrà estenderlo o meno.

5. — *Riforma degli orari, dal lato tipografico, per i Macchinisti.*

Ogni treno abbia tutte le indicazioni (precedenze, incroci, indicazione del binario di entrata, ecc.), in una sola pagina di piccolo formato e con numeri più visibili.

Il Servizio della Trazione d'accordo con quello del Movimento studierà la questione e provvederà anche ad esperimenti.

6. — *Passaggio ad altri Servizi.*

Quando, a causa di infortunio od in seguito a visita di revisione, il macchinista risulti non più idoneo alle funzioni della propria qualifica, si chiede che venga destinato:

a) *alle funzioni di Capo Squadra operai, se ne ha l'attitudine;*

b) *alla sorveglianza della lavatura delle caldaie;*

c) *negli uffici dei depositi per scritturazioni, mod.* L-313, *evasione rapporti dei macchinisti, ecc.;*

d) *agli esperimenti sulle locomotive del combustibile;*

e) *alla sorveglianza delle fabbriche delle mattonelle;*

f) *alle funzioni di Applicato o Disegnatore mediante esami o titoli.*

Si usa già concedere il cambio di qualifica nello stesso grado od in altro inferiore quando l'agente abbia le attitudini necessarie al disimpegno di altre mansioni e vi siano posti vacanti, specie se l'agente non ha ancora raggiunto i limiti di età o di compartecipazione per il collocamento in quiescenza.

Non si può per altro assumere impegni assoluti.

Per quanto si riferisce alle lettere *b*), *d*) ed *e*) è da avvertire che le mansioni ivi indicate non richiedono l'impegno continuo di personale apposito e lo specializzarvi agenti creerebbe un aggravio di spesa ingiustificato.

7. — *Abolizione del premio annuale di regolarità di servizio (articolo 83 D. C. A.): il risparmio sia devoluto per l'aumento chiesto dell'indennità di pernottazione.*

È questione da rimandarsi a quando si potranno proporre modificazioni alle D. C. A.

Si studierà allora una trasformazione anzichè l'abolizione del premio attuale, procurando possibilmente di dare qualche cosa anche al fuochista.

Domande particolari della 19ª categoria.

1. — *Promozione a macchinista:*

a) *Quando ai fuochisti spetti di concorrere agli esami di macchinista e non abbiano l'età richiesta (cioè 25 anni compiuti) siano ammessi agli esami, salvo ad assegnare loro le funzioni, se il risultato è favorevole, quando abbiano l'età prescritta.*

Il Rappresentante spiega come la domanda è intesa ad eliminare l'inconveniente che ora si verifica e cioè che, essendo ammessi agli esami soltanto i candidati che hanno compiuto i 25 anni ad una data epoca anteriore all'inizio della sessione di esami, vengono ad essere esclusi quelli che li compiono dopo quell'epoca ma prima della chiusura della sessione, e che sono molti perchè la sessione si prolunga per vari mesi.

La questione sarà studiata nell'intendimento di eliminare per quanto è possibile l'inconveniente tenuti presenti anche i casi analoghi di esami per altre categorie di agenti.

b) *Che il massimo dell'età per l'ammissione agli esami sia portato a 45 anni.*

Si asseconderà la domanda quando si possa ottenere un'opportuna modificazione alle disposizioni ministeriali vigenti in materia.

c) *I fuochisti che non abbiano ottenuto l'idoneità nella visita medica, siano ammessi ugualmente agli esami senza diritto a conseguire la carriera e lo stipendio del macchinista quando la prova sia favorevole.*

In tal caso nel cambiamento di qualifica, se da loro richiesta, siano ammessi in servizio come capi squadra operai o con altre qualifiche.

Si vedrà che cosa sarà possibile fare tenuto conto anche che i beneficî per una categoria non debbano essere di pregiudizio ad altre.

2\. — *Le mancanze che dànno luogo a provvedimenti disciplinari, per i quali i fuochisti vengono tolti dalla lista dei candidati agli esami di macchinista, debbono essere esclusivamente di carattere volontario.*

Il rappresentante aggiunge che si vorrebbe in sostanza fosse stabilito un criterio fisso per l'esclusione onde evitare le disparità di trattamento che, a suo dire, attualmente si verificano.

Attualmente, prima il Servizio della Trazione, poi il Servizio del Personale rivedono le proposte degli Uffici dipendenti, e le esclusioni avvengono così con criteri uniformi e tali che dànno sufficiente garanzia al personale. Tuttavia non si è alieni dal fissare in avvenire i criteri principali di esclusione, senza scendere però a criteri secondari, pur ammettendo che debbano i medesimi avere il loro peso in casi determinati.

3\. — *Ai fuochisti che prestano servizio sulle locomotive dei gruppi* 730, 640, 660 *e* 690 *venga accordato il supplemento di una metà del premio di economia e minuti ricuperati, come attualmente viene corrisposto per i gruppi* 470, 670 *e* 680.

Fra i gruppi di locomotive indicati ve ne sono di quelli per i quali il lavoro del fuochista è meno gravoso che per altri pei quali già ora non si ritiene giustificato alcun compenso.

Sarà perciò studiata la questione per stabilire poi apposito criterio di massima.

4\. — *I fuochisti C. M. V. devono di sovente prestare l'opera loro oltre l'orario normale; si chiede che vengano loro corrisposte tutte le ore di lavoro straordinario.*

Le disposizioni vigenti garantiscono già la retribuzione per lavoro straordinario quando sia reso nelle condizioni volute.

5\. — *Per le corse di prova delle locomotive nuove o riparate sia assegnato uno speciale compenso di L.* 2,50 *per ogni* 100 *Km. di percorso reale e proporzionalmente per le frazioni computando in ogni caso un minimo percorso di* 100 *Km. fra andata e ritorno.*

6. — *Passaggio a stipendio annuo di tutti i fuochisti C. M. V.*

Si richiama quanto è detto al punto 5°, pag. 1050 del presente Bollettino.

I rappresentanti, riferendosi anche a qualche memoria in proposito presentata, espongono le seguenti domande:

1. — *Alleggerire il servizio dei treni 1, 2, 3 e 4 sui quali il personale fa continuato servizio da Pisa a Roma e viceversa, notando come la Maremma presenta particolari disagi specialmente perchè molto battuta dai venti e come sia troppo faticoso il dover accudire alle operazioni accessorie dopo l'arrivo.*

La questione sarà riesaminata dopo l'esperimento in corso anche dal punto di vista accennato dai Rappresentanti.

2. — *Nell'assegnare gli aumenti anticipati ai macchinisti si tenga conto del prolungato periodo da taluno di questi svolto nella qualifica di fuochista e di fuochista approvato, e, a parità di merito, siano corrisposti a questi agenti i predetti aumenti, essendo molto arretrati nello stipendio.*

Il Servizio del Personale esaminerà la questione per vedere che cosa riuscirà possibile di fare.

Per agevolare l'esame il Rappresentante potrebbe indicare i nomi dei macchinisti in parola con i dati opportuni.

3. — *Traslochi dei fuochisti che risiedono da oltre un anno in località malariche.*

Si richiama la dichiarazione fatta dal Direttore Generale sull'argomento e di cui al punto 9°, pag. 1052 del presente Bollettino.

6 e 7 OTTOBRE 1912.

Domande della 40ª categoria.

(Capi tecnici di 1°, 2° e 3° grado — Capi d'arte d'officina di manutenzione — Capi tecnici d'officina telegrafica).

Rappresentante Sig. MENEGAZZI ANTONIO.

1. — *Che all'attuale tabella organica venga sostituita quella che è annessa al memoriale, perchè corrispondente ad un più equo concetto di trattamento tenuto presente il maggior servizio che prestano i Capi tecnici (ore 10 ed anche 12), del rincaro della vita e degli stipendi che si praticano presso l'industria privata.*

In sostanza si domanda:

— *Elevamento di grado delle qualifiche esistenti;*

— *Elevamento dei minimi e dei massimi;*

— *Istituzione delle qualifiche di Capo tecnico principale (grado 7°) e Ispettore tecnico (grado 6°);*

— *Acceleramento di carriera.*

Si richiama la dichiarazione fatta dal Direttore Generale al punto 5°, pag. 1050 del presente Bollettino.

2. — *Che in attesa delle modificazioni delle tabelle organiche sia accordato ai Capi tecnici e Capi tecnici principali delle Officine dello Stato un compenso speciale od aumento di soprassoldo, o di premio, per parificarli a quelli che si trovano presso le Officine dell'industria privata.*

Il trattamento particolare che ora hanno i Capi tecnici addetti all'industria privata è giustificato dalla posizione speciale in cui si trovano e dalle spese che possono eventualmente incontrare e che non sono altrimenti compensate.

Tuttavia si prenderà in considerazione la domanda e si provvederà per accordare un miglioramento ai Capi tecnici non addetti ai collaudi od alle riparazioni presso l'industria privata, nella forma e nella misura che saranno ritenute opportune, allo scopo di eliminare la differenza di trattamento in quanto possa ritenersi non giustificata.

Il rappresentante ha accennato ad alcune proposte di economia ed il Direttore Generale, lodandone l'intenzione, lo ha pregato di riferirne al competente Servizio, che le esaminerà accuratamente.

3. — *Che il premio trimestrale di cui all'articolo 165 dell'attuale regolamento sia mensile variabile da L. 30 a L. 60 e sia concesso a tutti i capi tecnici e capi tecnici principali in qualunque posto essi disimpegnino le proprie mansioni, e sia loro accordato sempre il massimo quando non si siano resi passibili di punizioni, e non sia tenuto conto delle assenze per trasferta, rappresentando queste uno scarso indennizzo per le maggiori spese che non possono compensare in nessun modo gli altri accessori.*

L'accoglimento della domanda implicherebbe una modificazione delle disposizioni dell'art. 165 delle D. C. A., ciò che allo stato delle cose non si può ora fare per le ragioni di cui al punto 5°, pag. 1050 del presente Bollettino.

Non è ammissibile la richiesta che il premio sia diminuito solo per effetto di punizioni giacchè per la sua natura è e deve essere legato alla produzione individuale dell'agente.

Non si può ammettere la liquidazione a mese anzichè a trimestre perchè vi osta l'articolo 165 D. C. A., perchè la liquidazione mensile importerebbe un maggior lavoro amministrativo e perchè sarebbe insufficiente un periodo inferiore ad un trimestre per apprezzare convenientemente la produzione dell'agente.

Le disposizioni vigenti prevedono già che agli effetti della liquidazione del premio non si tenga conto delle giornate che lo agente passa in missione o in congedo ordinario.

1. — *Che le ore fatte in più dell'orario normale siano retribuite come lavoro straordinario da pagarsi in ragione di un settimo di giornata per ora.*

Il rappresentante fa notare che non si tiene sufficientemente conto del lavoro straordinario che compiono i Capi tecnici, perchè in definitiva ogni ora di lavoro straordinario viene conteggiata inadeguatamente.

Il compenso per lavoro straordinario, quando spetti a norma delle D. C. A., non può essere computato in base ad un settimo della paga, essendo stabilito dalle attuali D. C. A. in base ad un ottavo.

I Capi tecnici godendo del premio di cui all'art. 165 D. C. A., il quale (vedi art. 193 D. C. A.) sta a compensare anche l'eventuale lavoro che si richiede agli agenti in più di quello normalmente per essi stabilito, non possono percepire il compenso normale per lavoro straordinario. Si esaminerà tuttavia se nella determinazione del premio si tiene un equo conto del lavoro straordinario eseguito, per i provvedimenti che fossero opportuni.

5. — *Che venga accordata l'indennità di residenza in tutte le località ove hanno sede le Officine dello Stato.*

Si richiama quanto al riguardo si è detto al punto 6°, pagina 1051 del presente Bollettino notando poi che è assolutamente inaccettabile il concetto di dare soprassoldo di località «dove hanno sede le Officine dello Stato» perchè l'unico criterio che ha presieduto all'assegnazione del soprassoldo di località è stato quello del maggior costo o disagio della vita.

6. — *Che agli effetti dell'indennità di trasferta ai Capi tecnici, i Capi tecnici principali vengano liquidati con la categoria 5ª dell'attuale tabella in vigore; più siano considerati in trasferta quando sono comandati a prestare il loro servizio in località che non sia quella fissa.*

Per la prima parte si richiama quanto è detto al punto 5°, pag. 1050 del presente Bollettino.

Circa la seconda parte il rappresentante spiega che si tende ad ottenere, nel caso indicato, il soprassoldo che si dà ai Capi tecnici addetti all'industria privata (art. 9 Circolare 28/10000) quando il Capo tecnico sposta il suo servizio da una ad altra località della stessa residenza.

Questo soprassoldo si concede per altre ragioni e non può essere esteso come si richiederebbe.

È già ammesso, invece, il trattamento dell'articolo 39 D. C. A. quando concorrano le condizioni da esso articolo stabilite, e in caso contrario il rimborso delle eventuali spese di trasporto, se giustificate.

7. — *Che venga accordata l'indennità di alloggio ai Capi tecnici dei depositi locomotive, squadre di rialzo ed officine elettriche come si pratica per i Capi deposito e per i Capi stazione.*

Può essere opportuno ma non necessario che i Capi tecnici abitino nei locali dell'Amministrazione.

Quando si manifesti l'opportunità si potrà accordare loro lo alloggio, se ve ne sono di disponibili e dopo sistemati gli agenti che vi hanno titolo per le disposizioni vigenti, ma alla condizione che paghino un equo canone di affitto.

Nelle modificazioni che a suo tempo potranno farsi, in tema di concessioni di alloggio, alle D. C. A. si prenderanno in considerazione le categorie di quegli agenti i quali con qualche frequenza possono essere chiamati in servizio durante la notte per anormalità di servizio.

8. — *Che in tutti i posti di collaudo presso l'industria privata, Commissioni di collaudo presso i magazzini per le richieste di approvvigionamenti e per ripartizione dei pezzi di ricambio e materiali greggi, per controllerie tecniche presso i vari uffici di dirigenza e sorveglianza presso tutte le officine per le quali non vi siano ragioni speciali e indispensabili di mettere degli ispettori ingegneri, siano detti posti*

coperti sempre con dei Capi tecnici, Capi tecnici principali ed Ispettori tecnici e siano esclusi da detti posti quelli provenienti da Applicati o Applicati tecnici principali.

Si segue già criterio analogo, però non si possono prendere impegni perchè in materia così delicata l'Amministrazione deve essere libera di destinare ai collaudi in genere chi sotto ogni rapporto crede più adatto.

9. — *Che a complemento di quanto è praticato dall'Amministrazione presso i Servizi del Mantenimento, Approvvigionamenti e magazzini, Movimento e Traffico, Telegrafo, Controllo Prodotti e nel ramo amministrativo del Servizio X, siano conferite anche ai Capi tecnici le qualifiche di grado superiore alle attuali, assegnando loro le seguenti:*

Capi tecnici principali ed Ispettori tecnici, comprendendo in dette qualifiche anche quei S. Ispettori che sono provenienti dai Capi tecnici.

Non si è contrari in massima alla istituzione della qualifica di Capo tecnico principale appena ciò sarà possibile.

Si è invece contrari alla istituzione della qualifica di Ispettore tecnico, anche perchè non risponde all'essenza delle funzioni cui dovrebbe essere attribuita.

10. — *Che sia concesso ai Capi tecnici principali 24 ore di riposo continuato ogni 15 giorni.*

Circa al riposo quindicinale si richiama quanto è detto al punto 7°, pag. 1051 del presente Bollettino.

Frattanto però si cercherà di stabilire dei turni in modo da concedere, in quanto sia possibile senza aumento di spesa, delle feste libere o semi libere ai Capi tecnici che ora non godono della concessione.

11. — *Che tutti i Capi tecnici e Capi tecnici principali siano scelti fra quel personale che ha percorso la carriera cominciando da operaio.*

Che ai posti di collaudo siano possibilmente adibiti agenti a cui si riferisce il lavoro da collaudarsi e per ogni singolo mestiere.

Già attualmente si fa come viene richiesto. Però, per quanto riguarda la prima parte della domanda, si dovranno fare eccezioni quando dall'elemento proveniente dagli operai non si potesse eventualmente ricavare una sufficiente quantità di idonei.

12\. — *Che le promozioni di grado, a parità di merito, siano fatte per anzianità ed a mezzo di apposita Commissione della quale faccia parte una rappresentanza di grado immediatamente superiore e proveniente dalla propria categoria, basandosi sulle note caratteristiche ed altre note di merito che potrà portare in seno alla Commissione il rappresentante della categoria.*

Nelle promozioni già si tiene conto, a termini del regolamento, anche dell'anzianità.

L'istituzione delle Commissioni di avanzamento è questione di regolamento che sarà esaminata a suo tempo.

13\. — *Che sia tolto l'obbligo ai Capi tecnici delle Officine dello Stato di segnare l'entrata e l'uscita con l'orologio Boundy.*

Il rappresentante spiega che tale obbligo scema, a suo parere, la considerazione del Capo tecnico presso il personale dipendente.

Non si condivide tale parere e pertanto il sistema è da mantenersi.

14\. — *Che sia concesso a tutti i Capi tecnici principali il biglietto di viaggio Serie A, e che detto biglietto sia loro conservato anche quando saranno in quiescenza per un certo percorso come si pratica per le altre categorie che hanno tali concessioni di cui all'art.* 18 *del Regolamento biglietti* (*R. D.* 628 *del 21 luglio 1910*).

La questione sarà esaminata quando si tratterà di istituire la qualifica di Capo tecnico principale.

15. — *Che siano migliorate le pensioni come da progetto del Signor Ing. Pietri, rappresentante la 1ª categoria;*

Di più in caso di morte degli agenti celibi o vedovi senza pensione che avrebbe dovuto spettare alla vedova sia reversibile ai genitori di questi o dopo il loro decesso questa sia reversibile in parti uguali alle figlie maggiorenni e sorelle nubili: figlie o nuore vedove purchè sia provato che convivevano a carico dell'agente.

16. — *Che all'atto del collocamento in quiescenza venga concesso a tutti sei mesi di buonuscita.*

Si richiamano le dichiarazioni fatte sull'argomento dal Direttore Generale nella conferenza plenaria del 6 agosto 1912.

17. — *Che agli agenti traslocati, dati i gravi disagi che incontrano sia corrisposta, almeno per un mese, la indennità di trasferta e sia tenuto conto delle condizioni speciali di famiglia per le quali si dovrà corrispondere con due mesi di trasferta, aumentando di 1/3 l'indennità di trasferta sul trattamento attuale estendendo alla moglie la percentuale in ragione dell' 1.5 %.*

Si richiama quanto è detto al punto 1° pag. 1049 del presente Bollettino.

18. — *Che i giorni di congedo ordinario con paga siano accordati in proporzione degli anni di servizio, e cioè dal 1° fino a 10 anni, giorni 15; oltre i 10 anni, giorni 30.*

Si richiamano le dichiarazioni di cui al punto 7°, pag. 1051 del presente Bollettino.

19. — *Che gli agenti traslocati in località malarica non debbano risiederci più di due anni.*

Si richiama quanto è detto al punto 9°, pag. 1052 del presente Bollettino.

20. — *Che sia concesso a tutti gli agenti con biglietti di 2ª classe la validità di viaggiare con treni direttissimi, che venga ripristinata per tutte le categorie la disposizione vigente presso la R. A. di non conteggiare nei congedi il tempo occorrente per il viaggio.*

Si richiama quanto è detto al punto 2°, pag. 1049 del presente Bollettino.

21. — *Che siano esplicitamente determinate dall'Amministrazione le attribuzioni per ogni singola categoria, specialmente fra la tecnica e l'amministrativa.*

Le funzioni dei Capi tecnici sono ben definite e la natura di tali funzioni porta che al disimpegno di mansioni tecnihe siano accoppiate mansioni di carattere amministrativo: tuttavia il Servizio competente esaminerà opportunamente la cosa.

22. — *Che sia pubblicato l'annuario con le anzianità di ogni singolo agente, suddiviso per categoria, come praticasi per i primi 6 gradi.*

Si vedrà se si possa estendere la pubblicazione del ruolo di anzianità limitatamente a qualche altro grado inferiore al 6°.

23. — *Che sia data visione delle piante organiche e delle note caratteristiche ad ogni singolo interessato con facoltà di poterri inserire delle giustificazioni sopra giudizi sfavorevoli.*

Si richiama quanto è detto al punto 3°, pag. 1050 del presente Bollettino.

24. — *Che sia data una rappresentanza alle categorie interessate nei Consigli di disciplina di cui all'art. 50 del Regolamento attuale.*

Si richiama quanto è detto al punto 4°, pag. 1050 del presente Bollettino.

25. — *Che i biglietti di viaggio e congedi da chiedersi debbano essere dati per diritto e non per concessione.*

L'art. 14 del Regolamento approvato con R. D. 21 luglio 1910, nei riguardi dei biglietti, come l'art. 25 R. P. e l'art. 7 della legge 13 aprile 1911, N. 310 nei riguardi dei congedi, già sono abbastanza espliciti nel dar garanzia al personale pel trattamento dei biglietti e per i congedi.

26. — *Che nell'assunzione del personale sia data sempre la preferenza ai figli degli agenti, specialmente se orfani di padre.*

Ai figli di agenti meritevoli di riguardo si usa già preferenza in base all'art. 12 del R. P.; di più non è possibile di fare, trattandosi di un'Amministrazione di Stato che deve essere aperta a tutti i cittadini.

Categoria 11ª (Capi squadra operai — Capi verificatori — Capi d'arte — Capi squadra operai di manutenzione — Sorveglianti tecnici — Capi squadra tecnici — Sotto Capi squadra operai — Sorveglianti del telegrafo).

Rappresentante Sig. TONELLI Michele.

1. — *I minimi ed i massimi e gli intervalli di tempo intercedenti fra un aumento e l'altro siano regolati secondo l'allegata tabella graduatoria* A.

Si domanda in sostanza:
Elevamento di grado delle qualifiche esistenti;
Elevamento dei minimi e dei massimi;
Acceleramento di carriera.

Per i miglioramenti in genere delle tabelle organiche si richiama quanto è detto al punto 5°, pag. 1050 del presente Bollettino.

Per intanto si rivedranno le disposizioni vigenti relative alla assegnazione dello stipendio all'atto della promozione da Operaio a Capo Squadra Operaio per ovviare agli inconvenienti d'ordine economico che si riscontrassero; e si farà una revisione della posizione degli attuali Capi Squadra Operai per la concessione degli eventuali compensi che si ravvisassero equi in relazione ai risultati della revisione suddetta.

2. — *I Capi d'arte, Capi verificatori e Capi squadra operai siano considerati al grado 10°; i Sotto capi squadra operai, capi squadra operai di manutenzione, capi squadra tecnici, sorveglianti del telegrafo, al grado 11°.*

Si richiama quanto si è detto al punto 5° pag. 1050 del presente Bollettino.

3. — *Le promozioni da Capo d'arte, Capo squadra operai e Capo verificatore a Capo tecnico, avvengano per giudizio di Commissioni di avanzamento stabilite per ogni Servizio.*

La graduatoria sia formata sulla base dell'anzianità di grado sommata con i punti di idoneità a coprire il grado superiore emessi dalla Commissione di avanzamento.

4. — *La Commissione di avanzamento per i Capi d'arte e Capi squadra operai d'officina sia costituita in ogni officina dai Capi tecnici titolari dei riparti affini, da un Ingegnere locale e presieduta da un funzionario del Servizio X.*

La Commissione di avanzamento per i Capi d'arte, Capi verificatori e Capi squadra operai delle squadre di rialzo dai Capi Tecnici titolari delle squadre rialzo della Sezione, un Ingegnere della stessa e presieda un funzionario del Servizio C. X.

Nelle promozioni già si tiene conto, a termini del Regolamento, anche dell'anzianità.

L'istituzione della Commissione di avanzamento è questione di Regolamento che sarà esaminata a suo tempo.

5. — *Le indennità di trasferta siano retribuite per i Capi d'arte, Capi verificatori e Capi squadra operai, secondo la categoria 7ª della tabella A (ora sono della 9ª) e per i sotto capi squadra operai (ora sono della 10ª) Capi squadra operai di manutenzione, Capi squadra tecnici, sorveglianti del telegrafo (ora sono della 9ª) secondo la categoria 8ª della tabella A.*

Si richiama quanto è detto al punto 5° pag. 1050 del presente Bollettino.

6. — *Il premio trimestrale di cui l'art. 165 D. C. A. sia portato mensile con un minimo di L. 30 al mese, concesso in qualsiasi posto i Capi d'arte, Capi squadra operai, Capi verificatori disimpegnino un mandato, senza deduzione del massimo da stabilirsi ove non siansi resi passibili di punizione, come pure non sia diminuito il premio in occasione di trasferta.*

Si ripete quanto è detto al punto 3° pag. 1029 del presente Bollettino.

7. *Le ore fatte in più dell'orario normale considerato questo di 10 ore siano retribuite come lavoro straordinario in ragione di 1/7 di giornata e per ora.*

Vedi punto 4° pag. 1030 del presente Bollettino.

8. — *Sia concesso un riposo quindicinale ininterrotto di almeno 24 ore ed a quelli che per ragione di turni prestano servizio nella notte, una indennità notturna.*

Si richiama quanto è detto ai punti 7° e 8° pag. 1051 del presente Bollettino, per il riposo quindicinale e la indennità di notturna.

Frattanto però si cercherà di stabilire dei turni in modo da concedere, in quanto sia possibile, senza aumento di spesa, delle feste libere e semilibere ai Capi squadra operai che ora non godono della concessione.

9. — *Ai Capi verificatori, Capi squadra operai addetti alle linee elettriche, squadre di rialzo, depositi locomotive, apparati centrali e di blocco, sia concesso l'alloggio per esser pronti alle chiamate, in mancanza di esso un congruo assegno pel rincaro delle pigioni delle abitazioni vicine.*

Si richiama quanto è detto al punto 7°, pag. 1031 del presente Bollettino.

10. — *Ai Capi squadra operai addetti alle linee elettriche sia ben definita la loro attribuzione di mantenimento e sorveglianza dei tronchi di esse adibendovi, a seconda dell'importanza, il grado appropriato di Capo tecnico o Capo squadra operaio.*

Ai detti Capi squadra operai e sotto capi squadra operai sia fatta unità di trattamento in ordine al soprassoldo uguale per tutte le linee elettriche sulla base del migliore.

Sulle linee a trazione elettrica le attribuzioni dei Capi tecnici, Capi squadra operai e Sotto capi squadra operai sono già ben definite.

Non è poi giustificata un'unità di trattamento in ordine ai soprassoldi vigenti per le linee elettriche sulla base del migliore, perchè vi è differenza d'importanza e di esigenze di servizio fra le diverse linee. Sono però in corso di esame proposte di miglioramento per il personale addetto alle nuove sottostazioni elettriche delle linee varesine.

11. — *Ogni avanzamento di grado comporti immediatamente colle nuove funzioni un aumento di stipendio, quando per esso non sia dovuto un aumento regolare per raggiungere il minimo del nuovo grado.*

La domanda tende ad ottenere un aumento di stipendio all'atto della promozione, ciò che, col sistema dei ruoli aperti in vigore nella nostra Amministrazione, non è sempre possibile.

12. — *Il soprassoldo non abbia riduzioni in tempo di congedo per gli agenti residenti in zone malariche.*

Trattandosi di modificazioni alle disposizioni organiche vigenti si richiama quanto è detto al punto 5°, pag. 1050 del presente Bollettino.

13. — *Quando si compie un incarico fuori della propria officina sia concessa la trasferta.*

Poichè la domanda tende ad ottenere l'indennità di trasferta nei casi in cui l'agente senza uscire dalla propria residenza si reca a prestar servizio in località diversa da quella di normale lavoro, si richiamano le disposizioni vigenti nei casi in cui è applicabile l'articolo 39 D. C. A. (indennità di diaria) avvertendo che, ove tale indennità non sia dovuta, è già ammesso il rimborso delle eventuali spese di trasporto, se giustificate.

14. — *Ai Capi d'arte, Capi squadra operai e similari i quali godono attualmente di un soprassoldo, sia concesso il premio di cui all'articolo* 165 *delle D.C.A.*

Non è il caso di accogliere la domanda perchè gli agenti di cui sopra, che godono di un soprassoldo fisso, non si trovano nelle condizioni volute per l'applicazione dell'art. 165 D. C. A.

15. — *Ai Capi d'arte, Capi verificatori, Capi squadra operai dei depositi e squadre di rialzo sia convertito in soprassoldo fisso uno dei due premi attuali.*

In sostanza si vorrebbe rendere fisso o il premio trimestrale di cui l'art. 165 o quello speciale di cointeressenza per buona manutenzione delle locomotive e dei veicoli; mentre è necessario, per la loro essenza, che entrambi siano graduati per tener conto dell'interessamento e del rendimento individuale.

16. — *Il soprassoldo ai Capi squadra operai e sotto capi squadra operai addetti agli apparati centrali e di blocco sia corrisposto per tutte le giornate di residenza fissa effettuate.*

Il soprassoldo è dato agli agenti che esplicano abitualmente la loro opera nella loro residenza. Si rivedranno tuttavia le basi sulle quali la corresponsione del soprassoldo è regolata per migliorarle se del caso.

17. — *Oltre il premio di cui l'art. 165 sia equamente esteso il soprassoldo anche ai Capi squadra operai occupati nelle officine statali di grande riparazione.*

Si studieranno per questi Capi Squadra operai provvedimenti analoghi a quelli di cui alla risposta al punto 2° della categoria 40ª, tenuto conto anche dei provvedimenti di cui al punto 1° della categoria 41ª.

18. — *Sia aumentato il numero fisso delle trasferte all'agente traslocato, di cui l'art. 46 del Regolamento del personale, capitolo II, portandolo a quattro trasferte, e ad una indennità e mezza per ogni distanza di 300 Km.*

Sia analogamente aumentata la percentuale, di cui l'art. 47, e sia fatta una revisione alla tariffa ufficiale pel trasporto mobilio colle agenzie.

19. — *Sia dato un mese di trasferta a tutti i traslocati; due mesi a quelli con famiglia o in casi speciali.*

Per quanto riguarda il trattamento di trasferta per il trasloco si richiama quanto è detto al punto 1° pag. 1019 del presente Bollettino.

Circa la chiesta revisione delle tariffe ufficiali per il trasporto mobilio è da tenersi presente che alcune agenzie di città pretendono prezzi maggiori delle tariffe stabilite per i trasporti indirizzati a domicilio, perchè le spedizioni del mobilio del nostro personale sono di regola indirizzate ferme in stazione. Siccome i relativi rimborsi devono essere regolati in base alle tariffe di cui sopra

(art. 51 D. C. A.), così nella revisione dei contratti con le agenzie si cercherà, come già si è fatto per alcune di esse, di ottenere che anche per i trasporti di mobilio fermo stazione, le agenzie applichino al nostro personale la stessa tariffa stabilita per i trasporti a domicilio.

20. — *Per i traslocati oltre i 200 Km. sia concessa la validità per i direttissimi anche nell'uso delle proprie concessioni e un congedo in più dell'ordinario per viaggio.*

Vedasi risposta al punto 2 pagina 1049 del presente Bollettino.

21. — *Siano concessi i medicinali e apparecchi ortopedici gratuiti. Per i feriti in servizio e per i malati a causa di residenza malarica, sia concesso il ricovero negli ospedali a cura e spese dell'Amministrazione ferroviaria.*

Attualmente si danno già medicinali ed apparecchi ortopedici gratuitamente:

a) agli agenti a paga stabili e in prova;

b) a tutti gli agenti infortunati sul lavoro e feriti in servizio.

Di più poi si danno gli arti artificiali anche agli esonerati in seguito a ferite in servizio.

Un'applicazione più lata di tali provvedimenti potrà essere presa in esame insieme a domande analoghe di altre categorie.

D'altra parte si osserva che gli agenti a stipendio (esclusi soltanto quelli degli Uffici) hanno già la cura gratuita per parte dei sanitari dell'Amministrazione.

22. — *Le malattie siano pagate a stipendio intero regolarmente per sei mesi.*

In pratica agli agenti a stipendio il Direttore Generale, in base alla facoltà conferitagli dall'art. 27 R. P., accorda sempre, salvo rarissime eccezioni di agenti immeritevoli, l'intero stipendio fino a sei mesi di malattia.

23. — *Per il grado di Capo squadra operai il concorso sia fatto fra operai con almeno tre anni di anzianità, e, dove esistono i Sotto capi squadra operai e Verificatori, esclusivamente fra queste due ultime qualifiche.*

Gli avanzamenti di grado avvengano fra gli addetti ad ogni specialità di servizio e per essere adibito in esso.

I Capi tecnici siano esclusivamente scelti fra i Capi squadra operai e Capi verificatori.

Già per i concorsi da operaio a Capo squadra operaio si richiedono tre anni di anzianità dalla nomina in prova e, come massima, se vi sono Verificatori o Sotto Capi squadra si fa il concorso fra questi.

Di regola i Capi tecnici sono già scelti fra i Capi squadra operai, però non è il caso di assumere impegno di escludere altri metodi di reclutamento.

Notasi poi che si cerca di far proseguire la carriera agli agenti nella branca di servizio in cui si trovano; però non si può scendere a eccessivi sminuzzamenti perchè si moltiplicherebbero le disparità di carriera.

24. — *Per tutte le qualifiche* ad personam *comprese nella categoria* 41ª, *ove le attribuzioni espletate siano similari a quelle dei Capi squadra operai, sia data agli agenti che le adempiono, la qualifica di Capo squadra operai.*

Si è già provveduto a coprire posti di Capo squadra operai con Capi squadra tecnici meritevoli, sicchè ora ne restano soltanto 5, alcuni dei quali potranno essere regolarizzati di mano in mano che si avranno posti disponibili.

25. — *Sia data facoltà di adire ai concorsi di Applicato tecnico anche ai Capi squadra operai egualmente se sprovvisti di titoli scolastici.*

Nei concorsi per la scelta degli agenti tecnici destinati a sostituire in parte gli Ingegneri negli uffici minori, non si può prescindere dal titolo di studio.

Si studierà in qual modo si possa concedere ai Capi Squadra Operai di adire alla carriera tecnica d'ufficio per i posti che non richiedono titolo di studio, procurando nello stesso tempo di scindere la carriera degli agenti tecnici d'ufficio destinati a posti superiori da quella degli altri.

26. — *I traslochi siano limitati nel passaggio da Operaio a Capo squadra operaio e la nuova destinazione sia contenuta nella minore distanza possibile.*

La domanda è tenuta presente come raccomandazione, notando che già attualmente si cerca di fare i minori spostamenti possibili.

27. — *La missione di collaudo, sorveglianza e verifica, espletata in officine private, magazzini ed uffici delle ferrovie statali, ove non ne siano incaricati gli Ingegneri, sia demandata al personale tecnico professionale, ad eccezione degli Applicati tecnici provenienti dalla categoria dei Capi squadra operai o Capi tecnici.*

Si ripete quanto è detto al punto 8° pag. 1051 del presente Bollettino.

28. — *Gli agenti traslocati in zone malariche non vi debbono risiedere più di due anni.*

Si richiama quanto è detto al punto 9° pag. 1052 del presente Bollettino.

29. — *Che ai Capi squadra operai con funzioni permanenti sia dato il premio di cui all'articolo 165 D. C. A. ed ai funzionanti Capi squadra operai sia elevato il soprassoldo al 50 %.*

Per la prima parte della domanda si fa presente che con recente disposizione si è provveduto nei riguardi dei facenti funzioni di capi squadra addetti alle officine di grande riparazione;

e si provvederà anche per quelli addetti ai depositi ed alle squadre di rialzo.

Per la seconda parte si vedrà di assecondare la domanda.

30. — *Che nell'assegnazione del premio, di cui all'art.* 165 *D.C.A., sia specificato il superiore immediato competente.*

Il rappresentante spiega che in sostanza il personale desidera sapere le ragioni delle riduzioni che talvolta si fanno ai premi concessi in base all'art. 165 *D. C. A.*

Saranno date disposizioni perchè il desiderio venga soddisfatto.

31. — *Nelle officine telegrafiche sia coperto il posto di Capo tecnico.*

I posti di Capo tecnico sono da mettersi dove l'importanza dell'impianto lo esige.

32. — *Ai Capi squadra operai addetti alle linee telegrafiche siano date attribuzioni di dirigenza, sorveglianza e custodia materiali, proprie della qualifica.*

Questi agenti hanno già le attribuzioni domandate.

33. — *Che nel personale delle squadre ponti in ferro siano regolarizzate le promozioni.*

Anche per le promozioni nelle squadre ponti in ferro, si seguono i criteri vigenti per l'avanzamento degli operai negli altri rami del servizio.

Il rappresentante nota che si fanno promozioni senza esame e che le squadre ponti in ferro non hanno soprassoldo.

Si osserva che anche lo scorso anno si sono fatti esami per Capi squadra nelle squadre ponti in ferro ed altro esame è in corso; si nota inoltre che la mancanza di soprassoldo è giustificata dal fatto che questi agenti sono normalmente in trasferta.

34. — *Il personale tecnico comandato in collaudi e sorveglianza delle riparazioni nelle officine private sia possibilmente scelto fra quello competente professionalmente per materiali e lavori da collaudare.*

Domanda assorbita dal punto 27.

35. — *Vengano chiariti i principi per l'assegnazione del premio di cui l'art. 3 della legge* 13 *aprile* 1911, *N.* 310, *in specie per il personale a cottimo, e i punti a disposizione siano elevati a* 10 *per ogni agente.*

Si richiamano le dichiarazioni fatte dal Direttore Generale circa la questione dei punti di merito nella seduta plenaria del 6 agosto 1912 (pag. 550-551 del Bollettino N. 33).

36. — *Venga approvato con decorrenza dal* 1° *gennaio* 1912, *il progetto presentato dall'Ing. Pietri per una migliore liquidazione di pensione, e tenute presenti le modeste pensioni spettanti agli agenti della* 41ª *categoria, si fa voto che la liquidazione per gli agenti con* 35 *anni di servizio se appartenenti a quello sedentario, e* 30 *anni se per quello attivo, non sia inferiore all'*80 % *dell'ultimo stipendio compreso il soprassoldo di cui la legge N.* 310, *e nel computo dell'anzianità siano conteggiati gli anni di avventiziato, dell'obbligo militare e il servizio prestato presso altre Amministrazioni dello Stato.*

Il rappresentante chiede anche la riversibilità per le vedove di agenti collocati a riposo o morti prima del 1905.

Si richiamano le dichiarazioni fatte dal Direttore Generale nella conferenza plenaria del 6 agosto u. s. (Vedi pag. 536 e seguenti del Bollettino N. 33).

37. — *La somma di buona uscita ai pensionandi all'atto del loro esonero, e l'erogazione degli assegni agli orfani e congiunti, da stabilirsi colla legge di cui è cenno all'art.* 6 *della legge* N. 310 *del* 13 *aprile* 1911, *abbiano effetto a datare dal* 1° *gennaio* 1912.

Si richiamano le dichiarazioni fatte dal Direttore Generale nella conferenza plenaria del 6 agosto u. s. (Vedi pag. 536 e seguenti del Bollettino N. 33).

7 Ottobre 1912.

Categoria 8ª. (Scrivane).

Rappresentante Sig.na Cinzio *Denina Maria.*

1. — *Passaggio dopo 5 anni di lodevole servizio alla qualifica di Aiutante Applicato con tutti i diritti inerenti alla qualifica stessa.*

Un provvedimento generale come quello richiesto non può essere adottato giacchè non tutte le Scrivane sono state assunte coi requisiti che si richiedono per posti di Aiutante Applicato, nè hanno dimostrato di possedere le relative attitudini.

Sarà tuttavia studiata la cosa colla possibile benevolenza, cercando di migliorare la posizione di quelle per le quali ciò possa essere giustificato in relazione ai titoli di studio od all'esito di esami equivalenti e alle attitudini dimostrate o da dimostrarsi ad occasione propizia.

2. — *Corresponsione dell'intero stipendio anche in caso di malattie inerenti al sesso (abolizione circolare 431-34-2700 del 27 aprile 1910) ed osservanza integrale dell'art. 27 del Regolamento organico.*

La domanda è stata accolta con la circolare 431-34-61800 del 2 agosto 1912.

3. — *Computo del periodo di avventiziato agli effetti della anzianità.*

La rappresentante spiega che la domanda tende non solo ad ottenere una maggiore anzianità agli effetti del congedo, ma anche a far sì che si stabilisca una differenza fra le scrivane da tempo assunte come avventizie e sistemate stabili od in prova dopo diversi anni e quelle che ottennero la nomina in prova dopo soli due anni di avventiziato.

L'avventiziato non ha e non può avere valore rispetto all'anzianità, la quale si computa soltanto dalla data della nomina a stabile od in prova.

Si cercherà tuttavia di fare qualche cosa per queste Scrivane tenendole in evidenza per conferir loro aumenti anticipati oltre il 10°, in modo da metterle ad un equo posto rispetto a quelle assunte molto successivamente; però non si potrà nell'esame della questione risalire oltre il luglio 1905.

4. — *Le Scrivane provenienti dalla ex Rete Sicula ed in servizio da circa 20 anni non hanno diritto a pensione, ed il riscatto, anche se fosse possibile, sarebbe troppo gravoso e superiore alle loro forze.*

Chiedono un compenso di buonuscita in luogo della mancata pensione.

La rappresentante dichiara che si tratta delle Scrivane ex Sicule non iscritte a Cassa Pensione.

Per quelle Scrivane, trovantisi in tali condizioni, per le quali potrà essere accertato il periodo di avventiziato continuativo, sarà riunito il periodo stesso con quello di stabilità, agli effetti della

liquidazione dell'indennità stabilita dall'art. 8 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

5. — *Riscatto semigratuito (gratuito nei casi eccezionali) agli effetti della pensione, degli anni di servizio anteriori all'iscrizione alla Cassa Pensioni.*

Trattasi di provvedimento che avrebbe una ripercussione sopra molti altri agenti, i quali hanno effettuato il riscatto alle condizioni attuali, e che non può essere ammesso.

6. — *Concessione di tre biglietti gratuiti al marito.*

La domanda non può essere accolta nella sua integrità.

Ad ogni modo si esaminerà benevolmente la cosa in occasione di modificazioni al R. D. 21 luglio 1910, N. 628, che approva il regolamento per la concessione dei biglietti di servizio, per proporre una concessione gratuita all'anno al marito e, se ne sarà il caso, una seconda vincolata a viaggi in accompagnamento della moglie.

Domande presentate da più categorie.

1. — *Miglioramento delle indennità per trasloco.*

Le disposizioni attuali provvedono sufficientemente circa le indennità attuali da corrispondere per ogni singolo trasloco, per cui non è il caso di migliorarle.

Tuttavia, ritenuto che nella generalità dei casi la frequenza dei traslochi entro un certo periodo di tempo possa occasionare disagi e spese particolari, si potrà esaminare per quali di essi possa esser giustificato qualche speciale compenso.

2. — *Che sia concesso a tutti gli agenti con biglietti di 2ª classe la validità di viaggiare con treni direttissimi e venga ripristinato per tutte le categorie la disposizione vigente*

presso la R. A. di non conteggiare nei congedi il tempo occorrente per il viaggio.

L'esclusione in linea di massima dei biglietti di 2ª classe dai direttissimi fu adottata avuto riguardo al fatto che le seconde classi dei direttissimi sono molto frequentate. Del resto (Ordine Gen. 2-1912) su quasi tutte le linee principali i portatori di tali biglietti hanno facoltà di viaggiare in parecchi direttissimi. Si vedrà se la concessione potrà essere estesa ad altri direttissimi, non però a quelli di maggior importanza.

Sarà esaminato poi quali erano in fatto le disposizioni della ex R. A. nei riguardi del non conteggiare nei congedi il tempo occorrente per il viaggio e si farà qualche cosa di analogo evitando però ogni complicazione di applicazione.

3. — *Che sia data visione delle piante organiche e delle note caratteristiche.*

Per la comunicazione delle piante organiche la questione sarà esaminata.

Non si ritiene di ammettere la comunicazione delle note caratteristiche per gli inconvenienti cui darebbe luogo anche per il carattere delicato che possono talvolta assumere le informazioni.

I superiori però hanno mezzo di avvisare gli agenti che prestano un servizio non soddisfacente, del rischio che essi corrono di essere classificati con note sfavorevoli qualora abbiano a perseverare nel tenere una condotta biasimevole.

4. — *Rappresentanza del personale nel* ***Consiglio di*** *disciplina.*

È questione di carattere generale da esaminare a suo tempo.

5. — *Miglioramenti delle tabelle graduatorie e quadri di classificazione — Passaggi di determinate qualifiche a gradi superiori e istituzione di nuove qualifiche — Miglioramento di competenze accessorie.*

Dopo i miglioramenti concessi con la recente legge 13 aprile 1911, n. 310, per accordare i quali si dovettero aumentare le

tariffe e prendere impegno di fare adeguate economie sulle spese di esercizio negli anni fino al 1914-15, non è ora il caso di pensare a nuovi e radicali miglioramenti delle tabelle organiche e delle competenze accessorie, che importerebbero un rilevante maggior onere al bilancio.

Tutte le domande presentate in proposito saranno elencate e tenute in evidenza col proposito di soddisfarle man mano che sarà possibile, dando la precedenza a quelle di carattere più urgente e che riguardano le categorie più bisognose.

6. — *Aumento di soprassoldo di località.*

Nella relazione al progetto della legge 13 aprile 1911, n. 310 con la quale fu concesso un generale miglioramento economico al personale, il Governo ebbe a dichiarare che nessuna nuova domanda per estensione od aumento di soprassoldo di località poteva essere accolta e che perciò dovevano rimanere invariate le disposizioni in vigore.

Nessun desiderato della specie può pertanto essere preso in considerazione.

7. — *Riposo quindicinale.*

E' proposito dell'Amministrazione, prima di fare altre più larghe concessioni di riposi periodici e congedi, come da talune categorie si richiede, di assicurare a tutto il personale un riposo quindicinale con paga di 24 ore oltre il riposo normale giornaliero susseguente al lavoro.

Ma poichè la concessione implica una forte maggior spesa, così si farà gradatamente incominciando dalle categorie che disimpegnano un lavoro più gravoso sotto l'aspetto anche dei disagi ai quali vanno soggette.

8. — *Indennità di notturna — Aumento dell'indennità di notturna esistente.*

Trattasi di questione di carattere generale che fin da questo momento si ritiene potrà essere risolta solo con l'accordare una indennità in misura più ridotta di quella generalmente domandata ed incominciando dalle categorie per le quali può essere più

giustificata in relazione ai disagi ed ai pericoli del lavoro, salvo poi ad estenderla, man mano che le condizioni del bilancio lo consentiranno, alle categorie che ne saranno ancor prive ed elevarla, possibilmente, a quelle stesse a cui già sarà stata accordata. In tale occasione si vedrà anche se sarà possibile elevare le indennità analoghe ora vigenti per quelle categorie per cui il provvedimento fosse giudicato.

Quando saranno stati sentiti in conferenze parziali anche i rappresentanti non ancora convocati, saranno adunati tutti quelli interessati per riferir loro ciò che precisamente potrà farsi.

9. — *Residenza in località malariche o disagiate.*

Esistono già disposizioni nel senso di abbreviare per quanto è possibile la residenza in località di malaria o particolarmente disagiata.

I Servizi si accerteranno che le disposizioni sieno rigorosamente osservate dai dipendenti Uffici e che tutte le domande abbiano conveniente risposta e siano tenute nella dovuta evidenza, con particolare riguardo a quelle degli agenti che da maggior tempo si trovano in dette località.

I rappresentanti potranno dal canto loro far presente al rispettivo Servizio quei casi che fossero eventualmente degni di particolari riguardi.

10. — *Aumento dell'indennità di pro-alloggio.*

La questione è di carattere generale e potrà essere a suo tempo esaminata per graduare il pro-alloggio tenendo conto della località.

Anno V - N. 44

31 Ottobre 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SUPPLEMENTO

INDICE

Resoconto sommario delle conferenze parziali tenutesi nei giorni 14, 15 e 21 ottobre 1912 coll'intervento del Direttore Generale Ing. Riccardo Bianchi e dei rappresentanti delle categorie 10ª, 11ª, 26ª, 27ª, 28ª, 29ª, 30ª e 31ª per l'esame delle memorie presentate dai Rappresentanti medesimi.

Roma, ottobre 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

RAPPRESENTANZA DEL PERSONALE

Resoconto sommario delle conferenze parziali tenutesi coll'intervento del Direttore Generale e dei rappresentanti delle categorie 10ª, 11ª, 26ª, 27ª, 28ª, 29ª, 30ª e 31ª nei giorni 14, 15 e 21 ottobre 1912 per l'esame delle memorie presentate dai rappresentanti medesimi (1).

14 OTTOBRE 1912.

Categoria 10ª (Capi magazzino di 1° e 2° gr. - Applicati principali - Sotto capi magazzino - Capi gestione).

Rappresentante sig. GANASSIN Sante.

1. — *Riposo quindicinale ai Capi Magazzino titolari.*

La domanda sarà accolta.

2. — *Diritto bilaterale nell'applicazione dell'art. 9 della legge* 13-4-1911 *n.* 310 (*Disposizioni degli articoli* 59 *e* 60 *della legge* 7 *luglio* 1907 *N.* 429).

La domanda implicherebbe una modificazione all'art. 9 della legge 13-4-1911 n. 310, modificazione che non si ritiene opportuno

(1) Di seguito ad ogni domanda (distinta in carattere corsivo) sono riportate le risposte.
Alla fine del resoconto sono riportate le risposte alle domande presentate da più rappresentanti sullo stesso argomento.

di proporre, giacchè la disposizione è intesa unicamente a facilitare variazioni di ordinamento dando all'Amministrazione il modo di esonerare dal servizio agenti dei quali, a suo giudizio, non crede di poter più utilmente giovarsi. Ammettendo la facoltà bilaterale l'Amministrazione oltre a sopportare un onere correrebbe il rischio di vedersi privata dell'opera di agenti utili pel buon andamento del servizio

3. — *Compenso adeguato al personale della gestione attiva per le due ore giornaliere di maggiori prestazioni, ovvero riduzione dell'orario a 7 ore.*

Non si ritiene nè di ridurre l'orario, perchè è quello che deve essere in relazione alle mansioni della qualifica, nè conseguentemente accordare un compenso per lavoro straordinario che non esiste.

Si accorderà, invece, agli agenti della *gestione attiva* della categoria 10ª un compenso per le responsabilità ed i rischi (che non ha il personale della gestione contabile) inerenti al ricevimento, alla custodia ed alla somministrazione dei materiali, in quanto essi incontrino effettivamente tali responsabilità e rischi.

4. — *Minimo di sei mesi e massimo di un anno come periodo di reggenza per le funzioni del grado superiore.*

Di regola attualmente si accorda la promozione dopo un minimo di reggenza di sei mesi quando vi sia stato esame, e dopo un anno al massimo negli altri casi. Ciò corrisponde in sostanza alla domanda.

5. — *Gli Ispettori di riparto devono provenire esclusivamente dai Capi magazzino.*

Finora gli Ispettori di riparto sono stati scelti in generale fra i Capi magazzino e si continuerà in tale sistema.

Non si può prendere impegno assoluto nel senso richiesto, anche perchè l'Amministrazione non può rinunciare alla facoltà di scegliere fra altre qualifiche, quando non trovasse eventualmente fra i Capi magazzino il numero necessario di idonei.

6. — *Siano sollevati da qualsiasi responsabilità materiale i dirigenti dei Magazzini e dei singoli riparti, ferma restando la responsabilità morale.*

Per effetto delle modificazioni apportate all'art. 25 della legge 7 luglio 1907 n. 429, coll'art. 1 del R. Decreto 28 giugno 1912 n. 728, furono individuati i funzionari ferroviari sottoposti alla giurisdizione della Corte dei Conti, togliendo il dubbio che poteva ingenerare la primitiva dizione dell'art. 25 sulla responsabilità del personale in genere.

I dirigenti dei magazzini non sono compresi nel personale soggetto alla giurisdizione della Corte dei Conti, e quindi per essi vige la disposizione sancita dall'articolo suddetto per tutto il personale non soggetto alla giurisdizione della Corte dei Conti, di rispondere cioè direttamente all'Amministrazione soltanto dei danni ad essa arrecati per loro colpa e negligenza.

L'Amministrazione dal canto suo sa tener conto delle attenuanti che possono risultare a favore dei responsabili, per mitigare le conseguenze pecuniarie cui i medesimi devono sottostare.

7. — *Facoltà ai Capi magazzino*:

a) *di rilasciare biglietti;*

b) *di infliggere punizioni fino a 2 giorni di sospensione;*

c) *di far eseguire lavoro straordinario in casi d'urgenza;*

d) *di avanzare le proposte di promozione di grado;*

Concessione del permanente per la circoscrizione e per l'allacciamento Roma-Torino.

Si autorizzerà in via di esperimento il rilascio di biglietti di viaggio anche da parte dei Capi magazzino.

Si vedrà di comprendere nelle proposte di modificazione del Regolamento del Personale anche la facoltà da parte di superiori

aventi alla dipendenza numeroso personale di infliggere punizioni fino ad un certo grado.

Non si è in massima contrari ad accordare a determinati superiori immediati la facoltà di autorizzare in certi casi l'esecuzione di lavoro straordinario, ma subordinatamente a condizioni che garantiscano da abusi ed in relazione sempre agli stanziamenti di bilancio.

Nello studio del nuovo Regolamento del personale potranno esser previste le norme da seguire per le promozioni e per stabilire anche chi debba fornire le necessarie informazioni sui promovendi.

La richiesta del biglietto Serie A sarà esaminata assieme ad altre analoghe.

8. — *I Capi magazzino devono provenire solo dai Sotto capi magazzino.*

Non si potrebbe aderire alla domanda senza danneggiare i Capi gestione e gli Applicati principali, agenti dello stesso grado dei Sotto capi magazzino. Scegliendo tra tutti questi agenti, che svolgono la loro carriera nei medesimi uffici, si può fare scelta migliore.

9. — *Promozione ad Ispettore, pur restando titolari di magazzini, dei Capi magazzini con 4 anni di anzianità che, per età o mancanza di posti, non possono essere promossi ad Ispettori di riparto.*

La domanda non può essere accolta, giacchè le promozioni di grado debbono essere fatte in quanto vi siano posti disponibili da coprire in relazione alle piante organiche, e non possono avvenire a scadenza fissa, nè esclusivamente col criterio dell'anzianità.

Non si ritiene neppure opportuno mantenere a titolari dei magazzini i Capi magazzini promossi Ispettori, per l'incompatibilità derivante dalla mancanza di distacco nella gerarchia dagli Ispettori di riparto.

10. — *Gli attuali Applicati principali siano promossi al grado 8° dopo 3 anni dalla nomina ad Applicato principale, con fun-*

zioni amministrative, rimanendo inalterate le funzioni di dirigenza riservate ai Capi e Sotto capi magazzino.

Si richiama la prima parte della risposta data al punto precedente.

11. — *I Depositi combustibili in sede di magazzini siano autonomi.*

Non si ritiene di accogliere la domanda, essendo opportuno che il deposito combustibili costituisca un riparto del magazzino, anche per la migliore utilizzazione dell'opera del personale di manovalanza.

12. — *Carta di libera circolazione ai Capi magazzino di 1° grado, che ne erano muniti sotto le Società, allorquando saranno collocati a riposo.*

La domanda implica una modificazione a disposizioni di legge; essa sarà pertanto esaminata se e quando le disposizioni stesse potranno essere modificate.

13. — *Avanzamento di grado ad honorem all'atto del collocamento in pensione.*

Si richiama quanto è detto al punto 12° pag. 1162 del presente Bollettino.

14. — *Congedo di 30 giorni all'anno, con facoltà di fruirlo in una sol volta.*

Si richiama quanto è detto al punto 3° pag. 1159 del presente Bollettino.

15. — *Comprendere tutti i Capi magazzino (grado 7° e 8°) nel grado 7°, e spostamento dei Sotto capi magazzino dal 9° all'8° grado.*

16. — *Il passaggio da Applicato principale a Sotto capo magazzino (grado 8°) abbia luogo per 8/10 in seguito ad esame sul servizio e per 2/10 per merito ed anzianità.*

17. — *Agli attuali Capi gestione (grado 9°) venga data la qualifica di Sotto capo magazzino (grado 8°).*

18. — *Indennità di malaria senza limitazione di stipendio.*

Per quanto riguarda le modificazioni delle tabelle organiche, con miglioramenti di grado nelle qualifiche, e l'estensione dell'indennità di malaria si richiama quanto è detto al punto 1° pag. 1158 del presente Bollettino.

Le modalità per le promozioni costituiscono un argomento d'indole generale, che sarà esaminato a suo tempo.

19. — *Sia concessa la validità per i treni direttissimi ai biglietti di viaggio di 2ª classe.*

Vedasi risposta al punto 9° pag. 1161 del presente Bollettino.

14 ottobre 1912.

Categoria 11ª (Applicati, Contabili e A. Applicati (addetti ai magazzini e depositi combustibili) - Sorveglianti dei magazzini - Gerenti - Capi sorveglianti).

Rappresentante Sig. Cerruti di Castiglione nob. Vittorio.

1. — *Che venga nettamente distinto il personale della Gestione contabile dei magazzini da quello della Gestione attiva.*

Già attualmente di regola è assegnato apposito personale all'una ed all'altra delle due gestioni, e si fa eccezione soltanto là

dove (piccoli magazzini) è necessario assegnare il personale a mansioni promiscue delle due gestioni per la sua migliore utilizzazione.

Il rappresentante nota che attribuzioni ora assegnate alla gestione attiva sono invece, a suo avviso, proprie della gestione contabile. Riterrebbe per ciò opportuno uno studio per gli spostamenti del caso ed all'uopo presenta apposita memoria.

La questione sarà esaminata dal Servizio competente.

2. — *Cambiamento del nome - Gestione contabile in Ufficio amministrativo e di Gestione attiva in ufficio esecutivo.*

Non se ne vede la necessità in quanto la denominazione di gestione contabile e gestione attiva corrisponde bene alle operazioni che queste gestioni sono destinate rispettivamente a compiere.

3. — *Gli agenti della gestione contabile, a qualunque servizio appartengano, seguano ovunque identico svolgimento di carriera. Gli agenti appartenenti ai gradi 9°, 8°, 7° e 6° siano nei Magazzini distribuiti in proporzione identica agli Uffici dei Servizi Centrali ed agli Uffici distaccati degli altri Servizi.*

Si accerterà se e quali migliorie siano da farsi nella costituzione organica degli Uffici delle gestioni contabile ed attiva per assegnare ad essi un numero di posti di grado superiore adeguatamente proporzionato a quello del Servizio degli Approvvigionamenti, tenendo conto però che i posti di grado superiore non possono essere assolutamente proporzionali a masse determinate di personale, ma alla importanza delle funzioni che i nuclei in cui esse sono divise rispettivamente disimpegnano.

4. — *I posti vacanti degli Uffici siano riservati agli agenti della gestione contabile dei Magazzini, e sia impedito il passaggio dagli Uffici ai Magazzini e dalla gestione contabile di questi a quella attiva, salvo quando si trattasse di soddisfare domande di agenti.*

Il rappresentante nota che il personale della gestione contabile si lamenta quando viene passato alla gestione attiva per l'orario maggiore di servizio che deve osservare; e che posti superiori delle due gestioni vengono coperti anche con personale del Servizio Centrale.

Come si pratica assai utilmente in altri rami di servizio, si provvederà perchè, anche per una più completa istruzione del personale, gli agenti nuovi assunti siano di regola assegnati alla gestione attiva, e, per scelta, passati poi a quella contabile, man mano che in questa si presentano posti disponibili, e che infine gli Uffici del Servizio Centrale si alimentino in massima parte con personale adatto degli Uffici esterni. Non si può però rinunciare a coprire posti superiori nei Magazzini con personale del Servizio Centrale, non dovendosi tra l'altro precludere il ritorno ai Magazzini di elementi adatti che già vi hanno dato buona prova.

5. — *Se in qualche ramo di Servizio venisse concesso qualche maggiore compenso, questo sia accordato solo sotto forma di competenze accessorie.*

Il rappresentante spiega la domanda nel senso che se si dovesse dare qualche compenso particolare agli impiegati della gestione attiva perchè fanno 9 ore di servizio in luogo delle 7 prescritte per quelli della gestione contabile, questo compenso non dovrebbe essere conglobato con lo stipendio, giacchè tutti gli agenti rivestiti dello stesso grado debbono avere lo stesso sviluppo di carriera agli effetti dello stipendio.

Non è il caso di dare alcun particolare compenso per il diverso orario assegnato alla gestione attiva in confronto a quello assegnato alla gestione contabile, giacchè esso è in relazione alle esigenze del servizio di quella gestione. Sarà a suo tempo oggetto di studio la questione dell'equiparamento per quanto possibile della carriera per gli agenti con qualifiche comprese nello stesso grado. Si nota però fin d'ora che, diverse essendo le attitudini professionali richieste per qualifiche dello stesso grado, un equiparamento assoluto non si potrà raggiungere.

6. — *Riduzione d'orario da 9 a 7 ore e compenso per maggiori prestazioni in dipendenza del cottimo.*

Per la riduzione d'orario si richiama la 1ª parte della risposta alla domanda precedente.

Il rappresentante lamenta che i Sorveglianti hanno un trattamento economico non adeguato in confronto ai Manovali che fruiscono del cottimo e degli stessi Capi squadra magazzini, dopo che questi ultimi hanno avuto la promessa di un premio ragguagliabile ai guadagni per cottimo delle dipendenti squadre di Manovali.

Si concederà anche ai Sorveglianti ed agli Aiutanti applicati che disimpegnano mansioni identiche alle loro un premio mensile analogo a quello dei Capi squadra magazzini, atto a colmare la differenza del guadagno.

Per l'avvenire saranno esclusi dalle funzioni di Sorvegliante dei magazzini gli Aiutanti applicati, giacchè le qualifiche devono di regola essere corrispondenti alle attribuzioni.

Il rappresentante chiede un premio anche a favore degli Applicati delle gestioni attive.

Si esaminerà la cosa per vedere di far loro un trattamento analogo a quello usato agli altri agenti di grado superiore della gestione attiva (Vedi risposta al desiderato 3° della 10ª categoria) ed in quanto anch'essi incontrino responsabilità e rischi.

7. — *Cambiamento di qualifica dei Sorveglianti in quella di Aiutanti applicati.*

Si richiama quanto è detto al 4° alinea della risposta al punto 6°.

Domande particolari dei Dirigenti dei depositi combustibili.

8. — *Assegno di un premio fisso ai Dirigenti.*

La domanda è intesa ad ottenere che sia reso fisso il premio, ora variabile, che si corrisponde ai dirigenti dei Depositi combustibili e che è commisurato all'utile del cottimo conseguito dai Manovali. Il rappresentante la giustifica col fatto che il premio oscilla per effetto di spostamenti di servizio (maggiore o minore rifornimento di locomotive) e che i dirigenti male si adattano a subire delle riduzioni per motivi che non dipendono dalla loro attività.

La domanda non può essere accolta giacchè il premio deve essere di regola commisurato all'interessamento individuale dei Dirigenti; però si farà in modo che cause estranee a tale interessamento non influiscano troppo sulla misura del premio, quando questo debba essere diminuito.

9. — *Orario di servizio uguale a quello della gestione attiva dei Magazzini; cioè ore* 9 *invece di* 10.

Attualmente l'orario di servizio prescritto è di 10 ore, con facoltà al dirigente di ripartire le sue prestazioni giornaliere in due o più periodi, a seconda del suo criterio, nel riflesso che egli è responsabile di tutto l'andamento della gestione, la quale, nel maggior numero dei depositi, si svolge durante tutte le 24 ore.

L'orario di 10 ore non è del resto eccessivo, in quanto che buona parte delle prestazioni dei Dirigenti si risolve in genere in una vigilanza sul lavoro dei dipendenti.

La domanda non può quindi essere accolta.

10. — *Riposo settimanale o corrispondente soprassoldo straordinario.*

Si richiama quanto è detto al punto 3° pag. 1159 del presente Bollettino.

11. — *Passaggio periodico dei titolari dei Depositi ai Magazzini per conseguire promozioni.*

Il passaggio dei Dirigenti i Depositi combustibili ai Magazzini si effettua anche in atto ogni qualvolta il servizio lo richieda, l'agente abbia le necessarie attitudini e se ne presenti l'opportunità, ma non si potrebbe effettuare periodicamente dovendo essere subordinato alle molteplici e variabili esigenze del servizio.

Il rappresentante chiede che nelle nuove tabelle organiche sia compresa un'apposita carriera pei dirigenti dei depositi combustibili, allo scopo di avere personale più specializzato e quindi più adatto a tutelare gli interessi della Amministrazione.

Non si mancherà, a suo tempo, di prendere in esame la domanda.

Domande di carattere generale.

12. — *Revisione della avvenuta regolarizzazione.*

Il rappresentante precisa la domanda nel senso che agli agenti ex R. M. i quali ebbero un maggior periodo di avventiziato in confronto dei colleghi ex R. A., che in generale non si trovarono in tali condizioni, fu fatto, in materia di regolarizzazione, un trattamento inferiore perchè la regolarizzazione fu applicata partendo dalla nomina a stabile, mentre si sarebbero dati affidamenti (come risulterebbe dai verbali delle adunanze delle riunioni di rappresentanti del personale per la regolarizzazione degli anziani) che si sarebbe tenuto conto anche di questo periodo di avventiziato.

Si esaminerà come stanno le cose e se vi è stato difetto di applicazione, si vedrà di provvedere.

13. — *Ammissione agli esami ad intervalli fissi, riservandola ogni anno ai soli agenti che raggiunsero lo stipendio immediatamente inferiore a quello della qualifica superiore.*

Pubblicazione dell'avviso di esame e del programma sei mesi prima, ed invariabilità del programma.

Non si possono prendere impegni circa il rendere fissi gli esami, giacchè si indicono in quanto vi siano posti d'organico disponibili, nè prendere impegni circa la misura dello stipendio degli ammittendi.

Si procurerà di aderire alla domanda relativa alla pubblicazione degli avvisi di esame e dei programmi sei mesi prima, ma non si possono per ovvie ragioni prendere impegni per mantenere questi ultimi invariati.

14. — *Passaggio alla qualifica superiore di tutti gli agenti dopo un quadriennio che hanno raggiunto lo stipendio massimo della qualifica.*

La domanda non può essere accolta, giacchè le promozioni devono farsi a scelta ed in relazione ai posti d'organico disponibili.

15. — *Conservazione dei turni di riposo festivo anche nei tempi di eccezionale lavoro.*

La domanda contrasta colle esigenze speciali del servizio ferroviario il quale richiede anzi che nel periodo di più intenso lavoro tutti gli agenti abbiano a prestare qualche servizio oltre la media dell'anno.

Il rappresentante spiega che la domanda tende ad ottenere che non siano sospesi i turni di riposo festivo quando occorre eseguire del lavoro straordinario anche di limitata durata, mentre si è meno rigorosi altrove.

Si provvederà perchè le disposizioni vigenti siano uniformemente applicate.

16. — *Facoltà di assistenza di un medico privato nelle visite fatte dai sanitari dell'Amministrazione.*

Tale facoltà è già prevista dall'art. 29 R. P. per i casi di aspettativa e dall'art. 14 del testo unico delle disposizioni per le pensioni per i casi di dispensa dal servizio.

E con ciò si ritiene che il personale sia sufficientemente garantito, poichè il Servizio sanitario ha funzioni professionali che non sono influenzate in alcun modo e quindi nei suoi giudizi non può che essere obbiettivo ed indipendente.

17. — *Che per servizio vengano traslocati di preferenza gli agenti che hanno fatto domanda, che hanno avuto punizioni o che non prestano buon servizio, lasciando gli agenti che prestano buon servizio in quelle località che desiderano.*

Si cerca e si cercherà, nell'interesse stesso dell'Amministrazione, di spostare il meno possibile il personale, ma non è dato di assumere impegni nel senso domandato, giacchè si possono rendere necessari traslochi di buoni agenti per meglio utilizzarli dove il servizio lo richiede e ciò anche nello stesso loro interesse. Al fine poi che i traslochi disturbino meno il personale nei suoi interessi, si procura dai Servizi di coprire i posti vacanti in altre località con agenti che desiderano di andarvi, quando beninteso posseggano le necessarie attitudini pel posto che debbono coprire.

18. — *Facilitazione dei passaggi da Servizio a Servizio senza cambio.*

Si favoriscono in quanto è possibile senza danno dell'esercizio, poichè è da tener presente che gli agenti i quali cambiano di servizio debbono rifare un tirocinio, alle volte anche lungo, per impratichirsi delle nuove mansioni, con che l'andamento dell'ufficio al quale vengono addetti non può che soffrirne: lo spostamento riesce quindi tanto più difficile a farsi quanto più elevato è il grado del quale l'agente è rivestito o che aspira ad acquistare.

19. — *Conseguimento della qualifica superiore quando l'agente ne disimpegna le funzioni da sei mesi.*

Già attualmente si conferisce di regola la promozione al grado superiore dopo 6 mesi di funzioni quando vi è stato esame.

Il rappresentante fa presente le condizioni di quegli agenti che saltuariamente sono adibiti a funzioni superiori senza potere ottenere la promozione e chiede che di tali funzioni si tenga conto come titolo.

Si devono evitare di regola queste funzioni saltuarie, assegnando invece ai posti superiori coloro che possono poi esservi destinati stabilmente e conseguire la promozione. Nei casi in cui ciò non sia possibile, si prenderà nota dei periodi di funzioni superiori disimpegnate saltuariamente per tenerne conto come titolo ad eventuali miglioramenti di carriera quando beninteso siano state lodevolmente disimpegnate.

Il rappresentante chiede la comunicazione delle note caratteristiche e delle piante organiche al personale.

Si richiama quanto è detto al punto 10° pag. 1161 del presente Bollettino.

20. — *Riconoscimento malattie professionali agli effetti della pensione.*

Le pensioni eccezionali sono previste solo per i casi di inabilità permanente in conseguenza di infortuni in servizio, ovvero di febbri miasmatiche contratte per ragioni di servizio in località malariche. Nè si ritiene di estendere tale trattamento ad altri casi che difficilmente sarebbe possibile ben precisare e mantenere in giusti limiti, e ciò per evitare oneri ingiustificati pel bilancio.

Piuttosto, quando l'inabilità non sia di entità tale da impedirlo, si cercherà, *nei limiti del possibile*, e cioè dei posti disponibili d'organico e senza inconvenienti pel servizio, di mantenere ancora in servizio gli interessati utilizzandoli in posti adatti.

21. — *Miglior trattamento in casi di lunghe malattie.*
Il rappresentante chiede ancora che l'aspettativa per motivi di salute non costituisca interruzione di servizio, ed aggiunge che i sussidi che si dànno in questi casi sono insufficienti.

Il trattamento attuale nei riguardi della conservazione dello stipendio in caso di malattia è certamente equo e perciò non sarebbe giustificato di migliorarlo.

La domanda relativa all'aspettativa per motivi di salute è stata presentata da altri rappresentanti in una memoria per le modificazioni al Regolamento del personale e sarà esaminata a suo tempo.

I sussidi si concedono in relazione ai bisogni ed ai fondi stanziati, che non sono esigui.

22. — *Notificazione mensile dei punti di merito per le economie.*
Il rappresentante spiega che in questo modo il personale avrebbe modo di correggersi subito se in difetto.

Una notificazione mensile dei punti di merito importerebbe un forte lavoro e una notevole perdita di tempo. I superiori richiameranno tuttavia il dipendente personale, quando riscontrerà in esso una minore attività e diligenza, affinchè abbia modo di emendarsi e così meritare migliori classificazioni nei mesi successivi.

23. — *Promozione di grado « ad honorem » all'atto del collocamento a riposo.*

Si richiama quanto è detto al punto 12° pag. 1162 del presente Bollettino.

24. — *Alloggio od indennità di pro-alloggio ai gerenti dei depositi combustibili.*

Pei depositi combustibili per i quali sarà riconosciuta la convenienza che il gerente abiti in vicinanza, si darà l'alloggio in natura, se possibile, oppure un'indennità.

25. — *Perequazione degli stipendi a quelli degli altri impiegati dello Stato, tenendo conto del tempo passato dall'agente sotto le armi per adempiere agli obblighi di leva.*

Il rappresentante spiega che la domanda tende ad ottenere l'applicazione dell'art. 7 della legge 13 aprile 1911, *N.* 310 *per il periodo anteriore alla legge.*

Per norma generale le leggi non si applicano con effetto retroattivo; nè si ritiene per il caso particolare giustificata una eccezione.

26. — *Promozioni annuali: metà per anzianità, un quarto per merito, un quarto per esami.*

Congedo annuale di un mese per il personale stabile e di 15 giorni per quello in prova, oltre i riposi festivi; e peraltro esclusione delle domeniche dal computo dei congedi.

La questione della modalità per le promozioni è di carattere generale e potrà essere a suo tempo esaminata.

Circa i congedi si richiama quanto è detto al punto 3° pag. 1159 del presente Bollettino.

Si fa riserva di esaminare la domanda di non computare le domeniche di riposo per turno che cadono nel periodo di congedo.

Il rappresentante chiede una maggiore estensione della validità dei biglietti di 2ª classe per i treni direttissimi.

Si richiama la risposta data al punto 9°, pag. 1161 del presente Bollettino.

27. — *Aumento del soprassoldo di località per Milano, Torino, Genova elevato almeno al 10 %, con un minimo mensile di L. 16, ed estensione a quelle località che giustificatamente ne fecero richiesta.*

Si richiama quanto è detto al punto 2°, pag. 1158 del presente Bollettino.

Il rappresentante chiede poi, in tesi generale, un miglioramento dei quadri di classificazione.

Si richiama quanto è detto al punto 1°, pag. 1158 del presente Bollettino.

14 OTTOBRE 1912.

Categoria 26ª. — (Capi stazione principali - Capi stazione di 1° grado).

Rappresentante Sig. BOZZOLI Cav. Ciro.

Il rappresentante premette che la sua categoria è completamente composta di agenti anziani i quali, all'infuori del soprassoldo della legge N. 310-1911 comune all'altro personale, non hanno ricevuto alcun altro beneficio dall'attuale Amministrazione mentre non hanno mai badato a sacrifici specialmente in momenti difficili per il servizio. Ad essi sono affidati importanti interessi da tutelare e l'azione loro ha molta influenza sulla disciplina di numerosi nuclei di personale. Per tutto ciò sperano che l'Amministrazione voglia fare buona accoglienza alle loro aspirazioni.

Il Direttore Generale dichiara che l'Amministrazione riconosce l'influenza che hanno gli agenti di questa categoria sul buon andamento del servizio ed ha le migliori disposizioni verso di essi, compatibilmente s'intende coi mezzi disponibili.

1 — *La destinazione alle funzioni superiori dovrebbe portare con sè la immediata promozione.*

Attualmente per la promozione a Capo stazione di 1° grado e Capo stazione principale si richiede un anno di funzioni. Si ridurrà convenientemente tale periodo, tenuto conto che nel passaggio a detti gradi non si hanno cambiamenti essenziali nelle mansioni.

Il rappresentante raccomanda che non siano adibiti a funzioni superiori i Capi stazione aggiunti che non sono mai stati titolari di una stazione.

Alle funzioni superiori si assegnano di regola Capi stazione titolari di stazioni del grado inferiore: quando vi si assegnano invece degli aggiunti la scelta cade sempre sopra agenti ritenuti capaci per prove date di saper tenere convenientemente sotto ogni aspetto il posto di titolare.

Il rappresentante chiede poi che, data la promessa di ridurre il periodo di funzioni, si tenga conto, per coloro che le esercitarono per un anno avanti di conseguire la promozione, della maggior durata delle funzioni stesse come di un titolo per abbreviare di qualche tempo il periodo necessario al conseguimento del grado superiore.

Sarà esaminato che cosa sia possibile di fare, in relazione anche a casi analoghi in altri servizi.

2. — *Conglobamento con lo stipendio dell'indennità di alloggio, nei casi di promozione alle funzioni di Controllore, Sotto ispettore ed Ispettore.*

Si riconosce che in questi casi di promozione gli interessati risentono un danno e per ciò l'Amministrazione si propone di adottare provvedimenti perchè questo danno non sia risentito e così alcuni Capi stazione più avanzati nella carriera non abbiano a rinunciare alla promozione di grado.

3. — *Istituire una classificazione diversa per le stazioni principalissime.*

4. — *Assegnazione del grado di Ispettore ai Dirigenti le stazioni principalissime.*

Sarà esaminata la questione nel senso di istituire una nuova qualifica nel grado 6° pari a quello di Ispettore per i Capi delle

stazioni principali più importanti, senza però assegnar loro la stessa qualifica di Ispettore perchè con tale provvedimento si verrebbe a rendere meno evidente ed efficace il vincolo di dipendenza gerarchica.

5. — *Classificazione delle stazioni fissando per ognuna il grado e lo stipendio minimo del titolare.*
6. — *Pubblicazione della suddetta classificazione.*
7. — *Revisione generale entro il corrente anno delle stazioni principali e di 1° grado.*

La classificazione delle stazioni già esiste, è stata recentemente riveduta e sarà pubblicata. Non è il caso di fissare lo stipendio minimo del titolare di ogni stazione, dato il sistema dei quadri di classificazione vigente presso l'Amministrazione ferroviaria.

8 — *I Capi stazione traslocati ad altra stazione di grado superiore dovranno ricevere contemporaneamente la qualifica relativa e lo stipendio minimo stabilito dalla classificazione delle stazioni, sopprimendo ogni tirocinio.*

Si richiamano le risposte date ai punti 1°, 5°, 6° e 7°.

9 — *L'Amministrazione dovrebbe valersi maggiormente a favore degli agenti della categoria 26ª della facoltà ammessa dall'art. 20 R. P. superando il decimo negli aumenti anticipati.*
10 — *Negli aumenti anticipati favorire le categorie per le quali vennero stabiliti massimi irraggiungibili.*

Alle categorie di personale dirigente che ha forti responsabilità e che si trova lontano dal massimo dello stipendio inerente alla propria qualifica, l'Amministrazione si propone di concedere aumenti anticipati in misura superiore al 10 % stabilito dall'articolo 20 del R. P. entro limiti di spesa da fissarsi anno per anno.

11. — *Usare maggior sollecitudine nelle deliberazioni disciplinari del Consiglio di Disciplina.*

Tale sollecitudine è desiderata anche dall'Amministrazione ed a raggiungerla può molto contribuire lo stesso personale col dimostrarsi meno riluttante a riconoscere le responsabilità che gli spettano e meno contrario nel cooperare a ricercarle e determinarle, giacchè in questo modo soltanto si possono avere inchieste rapide e provvedimenti disciplinari solleciti.

Si nota del resto che già da qualche tempo le sanzioni disciplinari sono più prossime alle mancanze commesse, perchè il Consiglio di Disciplina ha potuto gradatamente smaltire l'arretrato di affari disciplinari di sua competenza formatosi anteriormente all'esercizio statale.

12. — *Abolizione delle matricole al bavero per i dirigenti delle stazioni.*

L'obbligo della matricola sul bavero dell'abito dei dirigenti fu prescritto perchè dai Capi fosse dato il buon esempio al personale dipendente, che deve portarla.

Ora che l'effetto è ottenuto, si aderisce alla domanda.

13. — *Conferimento all'atto del collocamento a riposo della qualifica di Ispettore ad honorem.*

Si richiama quanto è detto al punto 12°, pag. 1162 del presente Bollettino.

14. — *Personale a riposo. - Concessione ai Capi stazione principali che non abbiano diritto allo stesso trattamento che viene fatto agli Ispettori di un permanente per Km. 500; ai Capi stazione principali di 2ª categoria il permanente per Km. 300; ai Capi stazione di 1° grado la concessione di tre biglietti annui gratuiti.*

Il rappresentante chiede in sostanza che, in materia di concessione di biglietti al personale in quiescenza, sia fatto un miglior trat-

tamento agli agenti che hanno disimpegnato in servizio mansioni di dirigenza.

La questione sarà esaminata.

15. — *L'alloggio in natura deve corrispondere meglio ai bisogni della famiglia ed alle condizioni sociali dell'agente; deve essere assegnato, di regola, nel recinto delle stazioni, portando altrove gli uffici che non fosse necessario tenere nelle stazioni stesse.*

Questo concetto già è seguito dall'Amministrazione la quale procura, per quanto è possibile, di migliorare i locali ad uso d'alloggio del personale e di costruirne dei nuovi giacchè essa stessa ha convenienza che il personale sia alloggiato in località prossima al luogo di lavoro. Si conviene che, dove i locali di stazione non siano già stati costruiti appositamente per uffici, essi debbano essere convertiti gradatamente in alloggi per uso del personale che vi ha titolo.

16. — *Estendere gradatamente l'indennità di pro alloggio di cui l'art.* 121 *D. C. A.*

Si richiama quanto è detto al punto 7°, pag. 1160 del presente Bollettino.

17. — *Revisione della vigente tabella graduatoria e dei quadri di classificazione.*

Si richiama quanto è detto al punto 1°, pag. 1158 del presente Bollettino.

18. — *Sia ammesso un agente della categoria* 26ª *a far parte del Consiglio di Disciplina.*

Si richiama quanto è detto al punto 11°, pag. 1161 del presente Bollettino.

19. — *Estendere ai Capi stazione di 1° grado la retribuzione per lavoro straordinario.*

Non è il caso di estendere il compenso per lavoro straordinario alle categorie che ora ne sono escluse. Si nota del resto che l'art. 4 della legge 310-1911 prevede apposite gratificazioni per le prestazioni di carattere straordinario quali sono quelle accennate dal Rappresentante.

20. — *Includere i Capi stazione principali ed i Capi stazione di 1° grado rispettivamente nella quarta e nella quinta categoria agli effetti della indennità di trasferta.*

Si richiama quanto è detto al punto 1°, pag. 1158 del presente Bollettino.

21. — *Elevare l'indennità di pro-alloggio a L. 70 per i Capi stazione principali, a L. 60 per i Capi stazione di 1° grado.*

Si richiama quanto è detto al punto 7°, pag. 1160 del presente Bollettino.

22. — *Estendere l'indennità di malaria ai Capi stazione provvisti di stipendio non superiore a L. 4200.*

Si richiama quanto è detto al punto 1°, pag. 1158 del presente Bollettino, notando del resto che le condizioni delle località malariche sono notevolmente migliorate.

23. — *Assegnare un premio di dirigenza giornaliero di L. 2, 1.75, e 1.50 a seconda dell'importanza della stazione e dei posti coperti, in luogo degli attuali premi di cui all'art. 156 D. C. A., tenuto conto dell'importanza delle prestazioni relative alla tenuta della gestione contabile del Capo stazione.*

Il rappresentante accenna al fatto che la responsabilità del Capo stazione è aumentata con la istituzione della relativa gestione

contabile, per cui si riterrebbe giustificato un particolare compenso.

Si nota che già si è provveduto ad assegnare appositi Capi gestione per la dirigenza di tali gestioni là dove l'importanza lo richiedeva e che lo stesso si farà per gli altri casi in cui fosse giustificato.

Tuttavia se vi sono gestioni contabili che, pur non esigendo l'opera di un apposito Capo gestione, per la loro importanza non consentono al Capo stazione di svolgere un'azione efficace sull'andamento generale della stazione, si affiderà la responsabilità del denaro della gestione contabile ad altro agente, in relazione, del resto, alle disposizioni vigenti.

24. — *Risolvere con effetto retroattivo dal 1° gennaio 1912 le due questioni: pensioni e buona uscita, stabilendo quest'ultima in base ad un mese di stipendio per ogni quinquennio indivisibile di servizio prestato, compreso quello provvisorio di prova.*

Si richiamano le dichiarazioni fatte a riguardo dal Direttore Generale nella seduta plenaria del 6 agosto 1912.

14 Ottobre 1912.

Categoria 29ª. — (Capi gestione principali - Capi gestione - Capi telegrafisti di 1° e 2° grado - Capi gestione di 2° grado).

Rappresentante Sig. Russo Donato.

1. — *Autonomia delle gestioni e degli uffici telegrafici.*

Le idee del rappresentante collimano nella parte sostanziale con quelle esposte dal Direttore Generale alla Commissione Consultiva per la riforma dell'ordinamento delle Ferrovie dello Stato.

Il personale delle gestioni merci delle stazioni, specie di quelle più importanti, avrà in avvenire un funzionamento amministrativo a sè, quanto meno vincolato sarà possibile all'ingerenza del personale del Movimento e con una certa latitudine nel Capo gestione di disporre del personale specializzato nelle gestioni.

Prima di emanare le definitive disposizioni al riguardo, sarà ancora sentito il rappresentante circa i punti principali delle modificazioni all'ordinamento vigente.

2. — *Dalla istituzione della nuova qualifica di Capo gestione di 2° grado è derivato un danno.*

Il rappresentante spiega il danno nel senso che coloro che furono nominati Capi gestione di 2° grado hanno quasi tutti stipendi corrispondenti o prossimi al massimo della nuova qualifica, specialmente se provenienti dalla qualifica di « Impiegati » per cui non hanno in quel grado possibilità di miglioramento di carriera.

L'istituzione della qualifica di Capo gestione di 2° grado ha portato un aumento di 120 posti di Capo gestione, per cui mentre non ha arrecato un danno alla categoria, ha procurato un conveniente sfogo di carriera agli impiegati delle gestioni. Si vedrà tuttavia di affrettare adeguatamente la promozione dal 2° al 1° grado degli agenti per i quali il provvedimento sia giustificato.

3. — *Classifica delle gestioni da farsi in base al traffico.*

La classificazione delle gestioni è stata fatta di recente ed è appunto basata sull'importanza del traffico.

4. — *Aumento di posti di Capo gestione nella stessa misura di quelli dei Capi stazione per i gradi 1° e principale.*

I posti di Capo gestione sono stati di recente aumentati da 354 a 474 e quelli in particolare di Capo gestione principale da 18 a 44 e di Capo Telegrafista da 66 ad 82, due dei quali previsti per Capi gestione principali.

Un eventuale ulteriore miglioramento potrà essere connesso colle modificazioni all'ordinamento di cui al punto 1°, sempre però tenuto conto dell'importanza delle gestioni.

Non è possibile una equiparazione fra il numero dei posti di Capo gestione principale e di Capo stazione principale perchè diverse stazioni principali, importanti per il servizio movimento, non lo sono invece per le gestioni.

Il rappresentante chiede che siano aumentati posti di Capo gestione principale al telegrafo ed ai biglietti e creati posti di Capo gestione principale ai bagagli.

Per la gestione del telegrafo si vedrà se sia giustificato qualche altro posto di Capo gestione principale, mentre si esclude che lo sia, almeno per ora, per la gestione biglietti.

Per quella dei bagagli è da escludersi senz'altro la creazione di posti di Capo gestione principale, data la sua limitata importanza rispetto alle cognizioni che si esigono per dirigerla anche dove converge un forte movimento.

Si nota, ad ogni modo, come sia possibile ai titolari di dette gestioni di adire ai posti di Capo gestione principale presso altre gestioni quando domandino di esservi assegnati e sieno giudicati in possesso delle necessarie attitudini.

5. — *Assegnazione dei Capi gestione e dei Capi telegrafisti ai posti di Sotto ispettore e Controllore del Traffico e del Telegrafo.*

La scelta per l'assegnazione alle funzioni di queste ultime qualifiche è fatta anche fra i Capi gestione ed i Capi telegrafisti, ma non si può prendere impegno di riservare esclusivamente ad essi i posti relativi, dovendosi coprire i posti dirigenti e d'ispezione col personale che è in possesso di migliori requisiti e di cui l'Amministrazione dispone.

Il rappresentante nota che per adire ai posti delle qualifiche suindicate si richiede ora un certo periodo di anzianità nel grado; chiede che nel calcolo di questa anzianità si tenga conto del pe-

riodo di tempo (che per taluni fu anche di tre anni) in cui essi funzionarono nel grado attuale prima di conseguire la qualifica relativa.

Non è escluso che si possano fare eccezioni ai criteri di massima stabiliti per queste promozioni, però per casi singoli e speciali.

6. — *Compenso speciale ai Capi gestione in contatto con la Dogana.*

Nel compilare la nuova classificazione si è tenuto presente il servizio speciale dei Capi gestione con servizio doganale e, dove era giustificato, si sono elevati un po' più i premi di cui all'art. 160 D. C. A. in confronto a quelli delle gestioni paragonabili che non hanno tale servizio.

7. — *Passaggio da Capo gestione a funzioni di Capo stazione.*

Tale passaggio presenta difficoltà, perchè di regola il Capo gestione se ha le cognizioni non può avere l'esperienza necessaria per ben dirigere gli altri servizi, specialmente quello di movimento.

In occasione dello studio delle modificazioni all'ordinamento delle gestioni, e di cui al punto 1°, si esaminerà se agli scali appartati si possa assegnare un agente al Movimento dipendente dal Capo gestione.

8. — *Miglioramento dei locali adibiti ad uso Uffici merci.*

La domanda sarà tenuta nel dovuto conto per apportare ai locali d'ufficio adeguate migliorie riconfermando disposizioni in tal senso già date.

9. — *Distintivi.*

Il rappresentante domanda che il berretto dei Capi gestione

abbia il numero di bordi uguale a quello dei Capi stazione di grado corrispondente.

Si terrà conto della domanda per quanto si giudicherà conveniente nell'occasione dei provvedimenti di cui al punto 1°.

10. — *Sviluppo di carriera dei Capi gestione e Capi telegrafisti pari a quella dei Capi stazione e cioè Capi gestione e Capi telegrafisti principali di* 1°, 2° e 3° *grado da assegnarsi nelle residenze a seconda di una classificazione che si desidera fatta per tutte le stazioni in relazione all'importanza del traffico:*

— *Capi gestione e Capi telegrafisti principali (grado 7°) stipendio* 3600-5400 *in* 17 *anni;*
— *Capi gestione e Capi telegrafisti di 1° grado (grado 8°) stipendio* 3000-4500 *in* 13 *anni;*
— *Capi gestione e Capi telegrafisti di 2° grado (grado 9°) stipendio* 2400-3900 *in* 13 *anni;*
— *Capi gestione e Capi telegrafisti di 3° grado (grado 10°) stipendio* 1800-3300 *in* 12 *anni.*

Per quanto riguarda la parte economica si richiama quanto è detto al punto 1°, pag. 1158 del presente Bollettino.

Per quanto riguarda l'elevamento di grado delle qualifiche e l'istituzione delle nuove qualifiche, la questione si ricollega con un complesso di altri provvedimenti ancora da studiarsi.

11. — *Istituzione dei Capi telegrafisti principali.*

In fatto si hanno posti equivalenti di Capo gestione principale per la dirigenza degli uffici telegrafici più importanti. È quindi superflua la istituzione di apposita qualifica.

Si richiama poi quanto è detto al punto 1°.

12. — *Conversione dell'attuale premio di gestione in indennità di alloggio, ed istituzione di un nuovo premio di gestione nella stessa misura di quello che si accorda ai Capi stazione sotto il titolo di premio di movimento.*

Non è possibile convertire in indennità d'alloggio il premio istituito coll'art. 160 delle disposizioni sulle competenze accessorie

approvate con decreto e che quindi non possono esser modificate se non con altro decreto.

Circa la chiesta indennità sotto forma di pro-alloggio si nota che l'indennità stessa si dà al personale che è tenuto ad alloggiare nei fabbricati dell'Amministrazione quando, in mancanza di locali disponibili nei fabbricati stessi, debba prendere abitazione nelle vicinanze del luogo ove presta abitualmente servizio. Non occorre, se non in casi speciali, che il Capo Gestione abbia a dimorare in stazione o in prossimità di essa: ma dove tale necessità sia riconosciuta, si darà l'alloggio gratuito od un congruo compenso, perchè l'agente possa provvedersi di abitazione nelle vicinanze.

Il rappresentante chiede che sia eseguita la ritenuta agli effetti della pensione anche sul premio di cui all'art. 160 *D. C. A.*

Analoga richiesta è stata fatta da altre categorie e sarà presa in esame quando si potrà ritoccare il testo unico per le pensioni.

Il rappresentante chiede che siano concessi biglietti di 1ª *classe ai Capi gestione di* 1° *grado coi stipendio uguale o superiore a L.* 3300; *e sia accordata la validità per i treni direttissimi agli altri Capi gestione.*

La prima parte della richiesta difficilmente potrà essere accolta.

Per la seconda parte si richiama quanto è detto al punto 9°, pag. 1161 del presente Bollettino.

15 E 21 OTTOBRE 1912.

Categoria 27ª (Capi stazione di 2° e 3° grado).

Categoria 28ª (Applicati al Movimento — Capi fermata di 1° grado — Capi stazione di 4° grado e Capi fermata di 2° grado).

Rappresentanti Sigg. VANNI Pilade e PECORARO Arturo.

Domande comuni alle categorie 27ª e 28ª

1. — *Gli agenti laureati dopo* 8 *o* 10 *anni di buon servizio attivo di movimento siano promossi Sotto ispettori.*

L'Amministrazione indica quali sono i posti pei quali si richiedono agenti muniti di laurea ed apre concorsi: a questi con-

corsi vengono anche ammessi gli agenti già in servizio, entro certi limiti di età, se meritevoli, che sono muniti di laurea e che coprono posti nei quali la laurea non è richiesta. Se tali agenti dimostrano di aver fatti buoni studi e di essere in possesso degli stessi requisiti di cui dispongono gli esterni, vengono ammessi al posto superiore. Ma il possesso di uno speciale titolo di studio non può costituire di per sè solo un diritto alla promozione automatica al grado superiore come in sostanza si richiede dai Rappresentanti con la domanda. Occorre che questo titolo sia riconosciuto di buona qualità e che l'agente sia in possesso delle attitudini necessarie.

A riguardo dei laureati non possono essere seguiti per gli avanzamenti criteri differenti da quelli fissati per la categoria cui appartengono, tenuto conto beninteso in certi limiti di quelle prestazioni personali più efficaci che la maggior cultura, della quale tali agenti sono in possesso, permette loro di offrire; e ciò per evidenti ragioni di equità di trattamento verso quegli agenti che, pur non essendo in possesso di laurea, adempiono degnamente ai loro doveri ed hanno le cognizioni professionali e la cultura che si richiedono per la qualifica che coprono e per quella superiore alla quale possono aspirare.

I Rappresentanti notano che ai laureati in legge in servizio manca la possibilità di prender parte ai concorsi per Allievo Ispettore nel Servizio Legale, giacchè mancano ad essi necessariamente i requisiti, richiesti nel programma, dell'inscrizione negli albi degli Avvocati o dei Procuratori legali e dell'esercizio delle relative professioni.

Chiedono provvedimenti analoghi a quelli adottati dalle Società già esercenti la Rete Ferroviaria che ammettevano concessioni di favore per i laureati in servizio ammettendoli agli esami interni per Allievo ispettore del Servizio Legale.

Il Servizio Legale non ha soltanto funzioni di consulenza, come era presso le Società ferroviarie, ma costituisce un vero e proprio corpo di difesa in giudizio a somiglianza dell'Avvocatura Erariale per le altre Amministrazioni dello Stato, ed è quindi necessario che i Funzionari da scegliersi posseggano anche la dovuta pratica per tale difesa come la legge 429-1907 prescrive.

I Rappresentanti chiedono che, come si usava presso le Società, si indicano degli esami interni per altre branche di servizio, all'infuori del Servizio Legale, con facilitazioni agli agenti laureati in servizio.

L'Amministrazione, come si è detto, fornisce sotto certe condizioni, ai laureati meritevoli e che sono in possesso di buoni studi, il modo di passare nelle categorie di personale per le quali la laurea è necessaria e richiesta. L'Amministrazione non deve togliere al personale che ha le conoscenze professionali necessarie e quel grado di coltura generale occorrente (e che può procurarsi esercitando assiduamente le sue mansioni senza trascurarle per procurarsi titoli accademici) il modo di progredire nella sua carriera.

Un provvedimento del genere di quello richiesto presenterebbe anche l'inconveniente di favorire i laureati caduti nei concorsi per Allievo Ispettore, entrati poi facilmente in servizio mediante concorso per posti inferiori: tali agenti potrebbero raggiungere il grado superiore mediante l'esame interno, senza confronti coi concorrenti esterni e così ottenere per altra via la posizione che non avevano saputo conquistare col mezzo del concorso.

Gli agenti che erano già in possesso della laurea allorquando furono assunti in posti inferiori hanno in fatto rinunciato al diritto a trattamento di favore mentre invece si sono posti in condizione di poter emergere facilmente in una categoria nella quale sono ammessi agenti in possesso di studi limitati.

L'Amministrazione vedrà se per l'ammissione ad esami interni di promozione a grado superiore si possa accordare ai laureati qualche facilitazione.

I Rappresentanti chiedono che per gli Agenti diplomati in confronto ai non diplomati e per quelli laureati in confronto ai non laureati il diploma o la laurea costituisca un coefficente negli avanzamenti di grado.

Anche attualmente si tien conto negli avanzamenti del titolo di studio, quando vi sia parità di meriti e di altre condizioni volute per accedere al grado superiore.

2. — *Miglioramento del trattamento di pensione secondo il progetto Pietri, ecc.*

Si richiamano le dichiarazioni fatte dal Direttore Generale al riguardo nella conferenza plenaria del 6 agosto 1912.

3. — *Comprendere le qualifiche di Sotto Capo e Capo stazione fra quelle del servizio attivo, fermo restando il diritto dell'agente di rimanere in servizio fino al 60° anno di età, come è nelle norme attuali.*

La domanda non può essere presa in considerazione. L'ammettere la facoltà nell'agente di poter chiedere il collocamento a riposo dopo il 55° anno di età, pur conservando il diritto di rimanere in servizio fino al 60°, costituirebbe un privilegio per l'agente ed un danno pel servizio.

I Rappresentanti chiedono che si comprendano allora le suindicate qualifiche nelle tabelle annesse al testo unico per le pensioni che prevede quali agenti possono essere collocati a riposo dopo il 55° anno di età.

Non si ritiene di aderire alla domanda nell'interesse stesso degli agenti, che anzi si lamentano essere per molti il limite di 60 anni troppo basso.

4. — *Riservare per le Categorie 26ª, 27ª e 28ª i 2/3 dei posti di Sotto ispettore nei rami movimento e contabilità.*

Il rappresentante della 28ª categoria chiede altresì che ciò avvenga con preferenza ai Capi stazione, Sotto Capi ed Applicati al movimento provvisti di laurea.

Dopo riservato un congruo numero di posti di Ispettore per gli Allievi ispettori provenienti da concorsi e destinati alla carriera superiore, si provvederà perchè gli altri posti di Ispettore e di Sotto ispettore nei rami Movimento e Contabilità siano coperti, in equa proporzione dei concorrenti, dai Capi stazione e dai Capi gestione in possesso dei necessari requisiti.

Per quanto riguarda gli agenti laureati si richiama quanto è detto al punto 1°.

5. — *A tutti i Capi stazione promossi al grado anzidetto compenetrare nello stipendio senza pregiudizio dei successivi aumenti, una somma pari a quella dell'indennità di alloggio corrispondente al loro grado. Qualora raggiungano o si trovino ad avere raggiunto il massimo dello stipendio, tale somma dovrà essere corrisposta come assegno ad personam.*

Trattasi di argomento che interessa esclusivamente i Capi stazione principali e i Capi stazione di 1° grado. Si richiama la risposta data alla domanda seconda della categoria 26ª.

6. — *Analogo trattamento dovrà esser fatto a quei Capi stazione che, per imperfezioni fisiche dovessero cambiare attribuzioni.*

Alle mentovate tre categorie non sia applicabile il comma c) *dell'articolo 30 del Regolamento del Personale quando, dopo faticoso lavoro, sopravvenissero inidoneità fisiche al più gravoso lavoro delle stazioni.*

In questi casi sia accordato senz'altro il passaggio agli Uffici con qualifica corrispondente o, in mancanza, a quella di grado immediatamente superiore.

Per la prima parte della domanda non si può adottare un provvedimento generale. In casi particolari, qualora si verifichi uno stridente contrasto fra le condizioni economiche degli agenti

interessati e quelle confrontabili dei colleghi degli uffici, si potrà concedere qualche aumento a scelta per correggere la loro posizione.

Per quanto riguarda la seconda parte, essa viene accettata come raccomandazione, nel senso cioè che si applicheranno, il meno possibile, le disposizioni dell'articolo 30 comma *c*) del Regolamento del Personale.

Per i casi poi di passaggio agli uffici di Capi stazione di 3° grado, non potendosi conferire loro la qualifica di grado superiore, il che costituirebbe una promozione, si inserirà a suo tempo una corrispondente qualifica del grado 10° nel quadro 1° della tabella graduatoria.

7. — *Rendere pubblica la graduatoria per le promozioni e note caratteristiche pubbliche.*

Si vedrà di estendere la pubblicazione del ruolo d'anzianità, limitatamente a qualche altro grado gerarchicamente inferiore al 6°.

Per la seconda parte della domanda si richiama quanto è detto al punto 10°, pag. 1161 del presente Bollettino.

Il rappresentante della 28ª categoria chiede che sia pubblicata la graduatoria degli Applicati al movimento per l'assegnazione alle funzioni di Capo stazione di 3° grado.

La domanda viene accolta.

8. — *Conferimento di aumenti anticipati secondo i metodi in uso presso le altre Amministrazioni dello Stato, con assoluta garanzia di imparzialità e giustizia, e con diritto al ricorso.*

Si è sempre avuta la massima cura che imparzialità e giustizia presiedano al conferimento degli aumenti a scelta raccogliendo e vagliando in sedi superiori successive le informazioni sui meriti degli agenti e giustificando le esclusioni; notasi poi che nessuna disposizione vieta al personale di usare del diritto di ricorso anche in questa materia, la quale potrà essere opportunamente disciplinata nel nuovo Regolamento del personale.

9. — *Rivedere, in merito al cresciuto traffico, e rendere pubblica la classificazione delle stazioni e fermate, indicando per ciascuna di esse la pianta organica ed i criteri di classificazione. Ogni modificazione od aggiunta dovrà essere pubblicata sul Bollettino Ufficiale.*

Sarà pubblicata la classificazione delle stazioni, ma non è il caso di pubblicare i criteri relativi dei quali deve essere giudice esclusivamente l'Amministrazione.

10. — *Curare che gli agenti non risiedano in località disagiate per un tempo maggiore di due anni.*

Si richiama quanto è detto al punto 5°, pag. 1159 del presente Bollettino.

11. — *Nei limiti del possibile fornire ai Capi stazione, ai Sotto Capi, agli Applicati autorizzati ed ai Capi fermata l'alloggio in natura, tenendo conto delle loro singole esigenze domestiche nonchè, per tutti, di quelle che abbiano rapporto col decoro e con l'igiene.*

L'Amministrazione segue già questo concetto, sviluppando le costruzioni di alloggi per i propri impiegati, giacchè essa stessa ha convenienza acchè il personale sia alloggiato in località prossima al luogo di lavoro.

12. — *Per gli Applicati dovrà essere concesso il raddoppio di anzianità agli effetti della nomina a Sotto Capo stazione per tutto il tempo in cui risiedano in malaria di prima zona.*

Agli Applicati al Movimento sarà concesso il raddoppio dell'anzianità agli effetti della reggenza per il tempo in cui risiedano amministrativamente in località malariche classificate di prima zona agli effetti della relativa indennità.

13. — *Modificare i turni di servizio in modo che essi non obblighino a più di otto ore di servizio nelle stazioni di intenso*

lavoro e di dieci ore nelle altre. Non dovranno ammettersi più di due interruzioni nel turno della giornata ed il tempo da consumarsi per raggiungere o ritornare dalla località del lavoro dovrà computarsi come periodo lavorativo.

La domanda non può essere accolta, giacchè tutto ciò che porta ad aumento di personale e conseguentemente di spesa, per riduzione di ore di lavoro, non può essere ammesso.

Se vi sono località speciali in cui vige un turno che appaia specialmente gravoso, il personale può avanzare i suoi reclami che saranno esaminati dalla Commissione appositamente istituita.

Circa le interruzioni di servizio il Rappresentante della 28ª Categoria concreta la domanda nel senso che non debbono essere più di tre e con un intervallo non inferiore a due ore.

In ciò si consente, nei limiti, s'intende, del possibile.

Già attualmente si tiene conto, per gli agenti che prestano servizio in una località e dimorano in un'altra lontana, del tempo impiegato nel viaggio, computandolo nel periodo lavorativo, cioè in quel periodo in cui può essere distribuito l'orario di servizio.

Il Rappresentante della 28ª Categoria dichiara che non insiste per una diminuzione dell'orario di lavoro; però domanda che quando l'agente è costretto per qualsiasi causa a prestare servizio oltre il suo orario normale, gli si corrisponda per l'eccedenza il compenso per lavoro straordinario.

Si stabilirà tassativamente che, quando i ritardi sono notevoli e consuetudinari, i Capi stazione debbano di loro iniziativa modificare gli orari in modo da evitare o diminuire al minimo possibile gli aggravi relativi, e, quando aggravi sianvi stati, siano compensati gli agenti con le gratificazioni di cui all'articolo 4 della legge 310-1911.

Il Rappresentante della 28ª categoria afferma che in qualche Com-

partimento non si compensa il lavoro straordinario se non quando è intaccato il riposo minimo.

Il compenso per lavoro straordinario è dovuto anche nel caso in cui non venga intaccato il riposo minimo, beninteso quando non dipenda da ritardi dei treni (Vedi art. 11 D. C. A.) e pertanto si provvederà perchè le disposizioni vigenti in materia siano osservate.

14. — *Il riposo continuativo fra due turni di servizio non dovrà essere inferiore ad otto ore anche se l'agente alloggia in stazione e quello successivo al servizio notturno non dovrà essere inferiore alle 24 ore.*
Nelle stazioni di intenso movimento il servizio dovrà essere alternato in modo da non obbligare a due o più notti consecutive.

Il minimo di otto ore è già garantito dal Regio Decreto 477-1902; può essere ridotto da 8 a 7 solo quando l'agente abiti in stazione o in località distante al massimo 500 metri: ma anche in questi casi è raro che si faccia la riduzione del riposo a 7 ore.

Per le stazioni di lavoro continuo ed intenso è già ammesso che il servizio notturno non si prolunghi oltre tre notti consecutive e che ogni nove giorni il personale fruisca del riposo di 24 ore.

Tuttavia, a giudizio del Servizio del Movimento, si potrà in via di eccezione limitare il servizio notturno continuativo a due notti per quelle stazioni in cui il lavoro notturno è particolarmente gravoso.

15. — *Il riposo quindicinale di 24 ore dovrà essere concesso a tutti indistintamente i Capi stazione, Sotto capi stazione, Applicati al movimento, comprese le scorte, i Capi fermata di 1° e 2° grado ed i Capi stazione di 4° grado e per nessuna ragione potrà essere considerato come avente valore per tale quello cui l'agente abbia diritto in conseguenza del servizio antecedentemente prestato.*

Si richiama quanto è detto al punto 3°, pag. 1159 del presente Bollettino.

Il Rappresentante della 28ª Categoria nota che il riposo quindicinale non si dà ovunque nè sempre: e che in certe linee sono più favoriti agenti che risiedono in località salubri in confronto di quelli che risiedono in località malariche, mentre dovrebbe succedere il contrario.

Si consente in ciò e si daranno opportune disposizioni.

Il Rappresentante della 27ª Categoria cita casi in cui il riposo quindicinale si riduce ad esonerare il personale dal servizio per sole 7 od 8 ore.

Il Servizio del Movimento farà le opportune verifiche in base alle indicazioni che gli fornirà il Rappresentante, e provvederà, se del caso.

16. — *La concessione del congedo dovrà essere regolata in modo che quando bisogni giustificati di servizio non intervengano, l'agente possa godere del congedo stesso nel tempo per il quale l'ha domandato.*

Di massima, quando le esigenze del servizio lo consentono, i congedi devono esser accordati per l'epoca per la quale vengono richiesti, ed in questo senso si confermeranno le istruzioni.

17. — *Delineare nettamente le responsabilità di ciascun agente posto alla dipendenza del Capo stazione, o di chi lo sostituisce nella dirigenza del servizio, limitando la responsabilità di questi a quanto venga a trovarsi precisamente nella sfera della sua azione diretta.*

I Rappresentanti dichiarano che la domanda tende ad ottenere l'esonero dalla responsabilità degli scambi.

Saranno fissate dal Servizio del Movimento e Traffico le stazioni in cui sia da esonerare il dirigente dalla visita agli scambi perchè impossibilitato a compierla, ottenendo in altro modo la garanzia della regolare posizione degli scambi.

18. — *Diritto di compartecipazione con voto deliberativo ad una rappresentanza del personale in una costituenda Commissione d'avanzamento.*

La questione riguarda le modificazioni al Regolamento del personale, che saranno a suo tempo esaminate.

19. — *Abolizione del fondo di massa vestiario.*

Potrà essere abolito il fondo di massa vestiario limitatamente però per il personale che ha una determinata anzianità di servizio.

La questione sarà collegata colle modificazioni al Regolamento sul vestiario uniforme.

20. — *Riduzione sul valore del vestiario uniforme come già si pratica per altre categorie di personale.*

Si richiama quanto è detto al punto 6°, pag. 1160 del presente Bollettino.

I Rappresentanti chiedono che sia concesso anche per il personale della loro categoria l'impermeabile e l'uso dell'orologio da tasca.

La domanda riguardo all'uso dell'impermeabile sarà tenuta presente per quei provvedimenti che si crederanno possibili quando si rivedranno le disposizioni del Regolamento per la massa vestiario. In quanto alla domanda dell'uso di orologi dell'Amministrazione si vedrà di aderirvi gradualmente.

21. — *Abolizione della matricola sul bavero dell'uniforme.*

L'obbligo della matricola sul bavero dell'abito dei dirigenti fu prescritto perchè dai Capi fosse dato il buon esempio al personale dipendente che deve portarla.

Ora che l'effetto è ottenuto, si aderisce alla domanda, limitatamente ai Capi Stazione.

Agli Applicati al movimento non può essere concessa l'esenzione domandata perchè è necessario che tutti gli agenti a contatto

del pubblico possano essere identificati, ciò che può farsi pel Capo stazione senza che occorra apposito distintivo.

22. — *Estensione dell'uso dello stiffelius ai Capi stazione di terzo grado.*

Si aderisce alla domanda.

23. — *Accordare un congedo sufficiente e sussidi proporzionati per le cure resesi necessarie agli agenti colpiti da malattie professionali che potessero essere derivate da disagi di servizio o da residenza in località malariche, istituendo presso le Direzioni Compartimentali Sanitarie un Consulente specialista per le malattie suddette, lasciando però in facoltà dell'agente sottoposto a visita, per l'accertamento di cui sopra, di poter chiedere l'assistenza di un medico di fiducia estraneo.*

L'Amministrazione già accorda congedi per cure climatiche, balneari, ecc., facilitazioni presso stabilimenti di cura, sussidi adeguati ecc.; ed esistono già presso gli Uffici Sanitari Compartimentali dei Consulenti specialisti.

Non si ritiene di accogliere l'ultima parte della domanda, giacchè il personale ha già sufficiente garanzia nell'opera dei Sanitari dell'Amministrazione che esercitano le loro mansioni con completa indipendenza professionale.

24. — *Elevare i diversi gradi di Capo stazione alla categoria immediatamente superiore col conseguente aumento degli stipendi minimi e massimi.*

Istituire nel grado 10° la qualifica di Sotto capo stazione da assegnarsi a tutti gli Applicati che prestano servizio da tre anni al movimento.

Promozione automatica di questi a Capo stazione di 3° grado dopo sei anni di anzianità nel grado anzidetto, a condizione che abbiano sempre prestato servizio in stazione.

Per coloro che fossero destinati, anche temporaneamente, agli Uffici, il tempo ivi trascorso non sarà computato agli effetti della promozione.

Con l'aumento recente dei posti di Capo stazione si è accelerata la carriera degli Applicati al Movimento che possono così raggiungere più sollecitamente la promozione a Capo stazione di terzo grado; si è pure colle recenti disposizioni notevolmente migliorata la carriera dei Capi stazione.

Sarà esaminata la questione se non sia da computarsi, agli effetti della reggenza, il periodo di tempo passato negli uffici.

Per quanto riguarda le suesposte domande che coinvolgono modificazioni alle attuali tabelle, si richiama quanto è detto al punto 1°, pag. 1158 del presente Bollettino.

25. — *Elevare l'indennità mensile di pro-alloggio a L. 30 per i Capi stazione di 4° grado, Sotto capi stazione, Applicati e Capi fermata.*

Si richiama quanto è detto al punto 7°, pag. 1160 del presente Bollettino.

26. — *Siano elevati gli attuali premi di movimento per gli Applicati, Sotto capi stazione e Capi stazione di 4° grado a:*

L. 1.— al giorno per le stazioni di 1ª categoria;
L. 0.75 al giorno per le stazioni di 2ª categoria;
L. 0.50 al giorno per le stazioni di 3ª categoria;

estendendo tale premio anche agli agenti che figurano nelle piante come scorte di movimento.

Il Rappresentante della 28ª categoria chiede che tale premio alle scorte sia accordato anche se non adoperate per il servizio di movimento, per le giornate di loro effettiva presenza in servizio.

Il Rappresentante della 27ª categoria richiede invece il premio per le scorte subordinatamente alla condizione che disimpegnino anche per qualche ora della giornata il servizio di movimento.

In quanto alla richiesta di miglioramento del premio di movimento si richiama quanto è detto al punto 1°, pag. 1158 del presente Bollettino.

I Rappresentanti lamentano che non è esatta l'applicazione che si dà all'art. 156 D. C. A. per quanto riguarda il premio alle scorte e che il premio in genere viene inopportunamente ridotto.

Si fa riserva di esaminare le disposizioni emanate per l'applicazione del detto premio e di modificarle se necessario.

27. — *Per le prestazioni di servizio in ore notturne sia corrisposto a tutti gli agenti di movimento, senza distinzione di qualifica, un compenso di L. 0,25 l'ora con un minimo di L. 0,50.*

Si richiama quanto è detto al punto 4°, pag. 1159 del presente Bollettino.

28. — *Siano elevati a L. 1, 0,75, 0,50 i premi per la manovra degli apparati centrali.*

Si richiama quanto è detto al punto 1°, pag. 1158 del presente Bollettino.

29. — *La indennità di malaria sia corrisposta qualunque sia lo stipendio a tutti coloro che abbiano per ragioni di servizio residenza in località malariche.*

I Rappresentanti limitano la richiesta a favore dei Capi stazione con lo stipendio di L. 3300.

L'Amministrazione non ha facoltà di consentire alla domanda trattandosi di modificare disposizioni regolamentari. Della domanda tuttavia sarà tenuto conto per includerla in modificazioni che si avessero a fare alle vigenti disposizioni però limitatamente agli agenti residenti in località malariche classificate di prima zona agli effetti della relativa indennità.

30. — *Dopo un anno di residenza in località di malaria, l'agente che ne venisse traslocato, anche dietro domanda, dovrebbe avere diritto alla indennità di trasloco.*

La domanda non può essere accolta.

Però per gli agenti residenti in località malariche di prima e seconda zona da almeno tre anni si migliorerà il trattamento attuale in relazione all'Art. 55 D. C. A. accordando l'indennità intera di trasloco od i due terzi dell'indennità stessa se l'agente traslocato dietro sua domanda risiedeva rispettivamente in località di prima o di seconda zona. Se il trasloco è motivato da malattia contratta dall'agente per cause di servizio, già si accorda l'indennità intera allorquando si verificano le condizioni di cui all'Articolo 45 D. C. A.

31. — *Sia considerato lavoro straordinario e retribuito come tale quello eccedente il turno normale di servizio anche quando sia causato da ritardo dei treni.*

Si richiama la risposta data al punto 13°.

32. — *Aumento dei giorni di congedo: giorni 30 per tutti gli agenti che hanno compiuti i 10 anni di servizio e 20 per gli altri.*

Si richiama quanto è detto al punto 3°, pag. 1159 del presente Bollettino.

33. — *Diritto di rappresentanza del personale nel Consiglio di Disciplina per le mancanze che possono dar luogo all'applicazione degli Art. 39, 40, 41 e 42 R. P.*

Siano semplificati i giudizi disciplinari con tutte le maggiori garanzie per gli interessati e con diritto al contraddittorio.

Per quanto riguarda la prima parte si richiama la risposta data al punto 11°, pag. 1161 del presente Bollettino.

Anche la seconda parte implica modificazione al Regolamento del Personale e sarà esaminata a suo tempo.

34. — *Gli effetti del primo giudizio disciplinare, in seguito al quale sono decretate le punizioni previste dagli Art. 39 e seguenti del Regolamento del Personale, non potranno avere applicazione se non sarà esaurito il giudizio in ultimo grado che fosse per essere domandato dall'agente.*

Non si può aderire alla domanda perchè le punizioni perderebbero molto della loro efficacia per l'inevitabile ritardo che si avrebbe nella loro applicazione.

Domande particolari della 27ª categoria.

1. — *Sia ridotta a sei mesi la durata dell'esperimento nelle funzioni superiori.*

Attualmente per la promozione a Capo stazione di 2° e di 1° grado si richiede un anno di funzioni. Si ridurrà convenientemente tale periodo, tenuto conto che non si tratta di cambiamento essenziale di funzioni.

2. — *Esonero dal servizio di dirigenza del Movimento, specialmente notturno, dei Capi stazione di 2° grado tanto più se hanno alla dipendenza due Applicati abilitati.*

Non si può ammettere che i Capi stazione di 2° grado siano, di regola, esonerati dal prestare servizio al movimento, potendosi ciò consentire soltanto quando, per le speciali condizioni di servizio delle stazioni, è necessario che il titolare si dedichi specialmente agli altri rami di servizio.

Nelle stazioni in cui oltre il Capo stazione vi sono in organico due Applicati al movimento, il Capo stazione stesso non presta ordinariamente servizio notturno.

3. — *Le sostituzioni avvengano con agenti di pari grado e sia revocata la disposizione di far sostituire i Capi stazione di*

terzo grado e tanto più quelli di secondo grado con Applicati come si usa attualmente per raggiungere una irrisoria economia che va poi tutta a scapito del servizio, date le false situazioni che si vengono a creare.

Con l'aumento delle scorte e con altri opportuni provvedimenti che adotterà il Servizio del Movimento si cercherà per quanto possibile che le sostituzioni dei Capi stazione avvengano senza dar luogo a situazioni non convenienti.

4. — *Le reggenze siano date come in passato in località disagiate, per dar modo di togliere da dette località coloro che vi si trovano da qualche tempo e che raggiunsero già la nomina, e non, come si usa attualmente, che, mentre vengono date le reggenze in buonissime stazioni, dei Capi stazione già anziani languiscono da anni in orribili residenze.*

Si segue già il sistema richiesto in relazione al principio che i residenti in località malsane debbono gradatamente passare all'aria buona. Si fa del resto richiamo a quanto è detto al punto 5° pag. 1159 del presente Bollettino.

5. — *Siano eliminate le funzioni per il passaggio da un grado all'altro per quei Capi stazione che, avendo raggiunto l'anzianità per l'avanzamento, si trovano a prestar servizio da oltre un anno in una stazione classificata di grado superiore.*

La domanda non può essere accolta. Tuttavia con l'abbreviamento del periodo di funzioni di cui al punto 1° si tempera la disposizione attualmente vigente.

6. — *Da quando fu istituita la rappresentanza nessun miglioramento ebbe a risentire la classe dei Capi stazione.*

L'affermazione non è esatta, giacchè recentemente si sono aumentati oltre 400 posti di Capo stazione col vantaggio evidente di accelerare la carriera: si sono poi eseguiti spostamenti di posti nei gradi superiori che hanno pure migliorato sensibilmente la carriera degli agenti di movimento.

7. — *I Capi stazione principali siano fatti passare al grado di Ispettore quando siano maturate le singole anzianità ed obbligati in caso di rinuncia, e ciò per dar sfogo alla carriera dei Capi stazione.*

Con i provvedimenti di cui al punto 2° della Categoria 26ª si migliora la condizione dei Capi stazione principali e Capi stazione di primo grado che hanno la promozione al grado superiore in altre funzioni e sono diminuite quindi le occasioni di rinuncia: conseguentemente viene assicurato un maggior sfogo di carriera ai Capi stazione.

Il rappresentante della 27ª categoria nota che si sono assegnati a posti di Ispettore di riparto di movimento agenti non provenienti dal personale delle stazioni.

Si richiama la risposta data al punto 4° delle domande comuni alle categorie 27ª e 28ª.

Domande particolari della 28ª categoria.

1. — *Sia assicurato un vantaggio equo e sensibile a quegli Applicati al Movimento che superarono la prova del concorso quando il titolo minimo era la licenza di liceo o di Istituto tecnico ed ottennero l'abilitazione nel termine prescritto.*

La domanda, così com'è formulata, non può essere accolta; il titolo di studio di per sè solo non può giustificare un vantaggio nella carriera; esso ha un valore relativo in quanto può essere conseguito con un minimo o con un massimo di punti.

D'altra parte la cultura, per chi non la eserciti, può anche scemare notevolmente; nè si possono deprimere gli Applicati che non hanno titoli di studio superiori, di fronte a coloro che li posseggono, mentre prestano il medesimo servizio.

Si stabilirà piuttosto di porre a concorso periodicamente una quota parte dei posti di Capo stazione di terzo grado vacanti, ammettendo al concorso medesimo una data quantità di Applicati

al movimento compresi nella graduatoria dei promovibili; l'esame verterà su materie di servizio, e nel giudizio si terrà conto anche delle attitudini, dei precedenti, nonchè della cultura generale che il candidato avrà dimostrato di possedere: per cui chi avrà titoli di studio superiori avrà occasione di farli apprezzare.

2. — *Qualora le esigenze locali rendessero insufficienti le indennità di pro-alloggio proposte dal Rappresentante dovrà essere concessa una indennità addizionale proporzionata alle esigenze stesse.*

Si richiama quanto è detto al punto 7°, pag. 1160 del presente Bollettino.

3. — *I Sotto capi e gli Applicati che in qualunque modo sostituiscono, in residenza o fuori, un Capo stazione fruiscano dell'assegno giornaliero di L. 1.*

Si accorderà il compenso richiesto all'Applicato al Movimento che sostituisce in residenza o fuori il Capo stazione titolare assente per malattia o congedo.

4. — *Dovrà essere considerato lavoro straordinario e retribuito come tale quello impiegato nel viaggio di andata in missione e in quello di ritorno.*

Non è il caso di accogliere la domanda perchè il tempo che l'agente che si reca in missione impiega nel viaggio di andata e ritorno alla residenza è già considerato agli effetti dell'indennità di trasferta.

I Rappresentanti chiedono che almeno si dia un compenso al personale che si trova nelle condizioni di quello, citato ad esempio, che risiede amministrativamente a Sibari, Sampieri, Castelnuovo Vallo ed è costretto per mancanza di alloggio nel posto ad abitare rispettivamente a Trebisacce, Modica e Agropoli.

In tali casi ed altri analoghi sarà concesso, ad esclusivo giu-

dizio dell'Amministrazione, un compenso per il fatto che l'agente deve consumare pasti fuori di casa.

5. — *La responsabilità degli scambi sia data ai Deviatori a quel servizio specializzati e non distratti da altre e tutte gravi incombenze.*

Si richiama la risposta data alla domanda comune N. 17.

6. — *Per i Capi fermata ripristinare la vecchia divisa e cioè il berretto con copertina rossa ed a seconda del grado stabilire il numero dei bordi.*

Il Rappresentante spiega la richiesta col fatto che i distintivi del Capo fermata si confondono con quelli del Sorvegliante.

La cosa sarà a suo tempo esaminata.

7. — *Per quanto riguarda le trattenute praticate sui ruoli paga, non autorizzate e spesso non precedute nemmeno da alcun preavviso, lo stipendio deve essere considerato intangibile.*

A norma dell'art. 25 comma 4° della legge 7 luglio 1907 n. 429 modificato col R. Decreto n. 728 del 28 giugno 1912, gli agenti rispondono direttamente all'Amministrazione dei danni ad essa arrecati per loro colpa o negligenza e l'Amministrazione è in facoltà di rivalersi, con le norme del Regolamento, delle somme messe a loro carico mediante ritenute da praticare sui loro stipendi o paghe nei limiti consentiti dalle leggi vigenti.

Il Rappresentante conferma che in qualche Compartimento si eseguiscono ritenute sullo stipendio senza alcun preavviso.

Si daranno disposizioni perchè l'inconveniente sia eliminato.

8. — *Prescrivere i limiti di età, specie per il personale attivo, affinchè l'allontanamento dal servizio degli agenti non più*

idonei ad un'opera efficace avvenga per norma uniforme e costante.—

Questo criterio è già seguito, salvo quando l'Amministrazione abbia ragioni di servizio per prorogare il collocamento in quiescenza di qualche agente.

9. — *Abolizione della qualifica di Capo stazione di 4° grado, ed in via subordinata per essi e per i Capi fermata di 1° grado sia elevato a L. 3000 il massimo dello stipendio.*

I posti di Capo stazione di 4° grado sono già stati ridotti ad un piccolo numero. Saranno anch'essi man mano eliminati, convertendoli o in posti di Capo stazione di 3° grado o di Capi fermata a seconda dell'importanza.

Per quanto riguarda l'elevamento dello stipendio si richiama quanto è detto al punto 1°, pag. 1158 del presente Bollettino.

Il Rappresentante della 28ª Categoria raccomanda una domanda del personale residente a Taranto intesa ad ottenere il soprassoldo di località di 1ª Categoria, in considerazione del rincaro della vita dovuto alla guerra, essendo Taranto località di rifornimento per la flotta.

Si richiama quanto è detto al punto 2°, pag. 1158 del presente Bollettino.

Il Rappresentante domanda allora che almeno si dia un compenso per una volta tanto.

La questione sarà esaminata dopo aver assunte le necessarie informazioni.

Il Rappresentante stesso chiede poi che sia computato agli effetti della pensione anche il servizio militare, e che l'agente non sia aggravato della spesa del riscatto.

Si farà presente al Governo la cosa al fine di ottenere possibilmente un provvedimento di legge inteso a facilitare il riscatto per il servizio militare, nel senso di mettere a carico dell'agente

non l'intero importo della riserva tecnica corrispondente al riscatto ma soltanto una quota parte, tenuto conto del rapporto fra le ritenute degli agenti (5.50 %) ed il contributo dell'Amministrazione (9 %).

21 OTTOBRE 1912.

Categoria 30ª (Applicati principali delle Stazioni - Applicati delle Gestioni e treni - Impiegati delle Stazioni).

Rappresentante Sig. BIANCO Giuseppe.

1. — *Riduzione dell'orario di lavoro ad 8 ore nelle grandi stazioni ed in quelle di traffico e di movimento intensi, e a 9 ore per tutte le altre.*

La domanda non può essere accolta, giacchè tutto ciò che porta ad aumento di personale e conseguentemente di spesa per riduzione di ore di lavoro non può essere ammesso.

Il Rappresentante lamenta che all'ufficio telegrafico di Palermo dove il lavoro è continuo, è prescritto un orario di 11 ore.

Si esaminerà la cosa per gli eventuali provvedimenti.

2. — *Aumento di trasferte e regolare loro distribuzione con divieto assoluto di adibire agenti di qualifica inferiore a quella richiesta e nessun impiego, per la bisogna, di avventizi.*

Non si può accettare la domanda giacchè le trasferte devono essere ordinate solo in quanto sono necessarie; le sostituzioni poi di personale debbono avvenire nel modo più economico e quindi anche con avventizi quando sia convenientemente assicurato il servizio, avuto presente che tutto ciò che si può risparmiare ridonda anche a beneficio del personale.

3. — *Riposo quindicinale.*

Si richiama quanto è detto al punto 3°, pag. 1159 del presente Bollettino.

Il Rappresentante fa notare che, malgrado le disposizioni della Direzione Generale che accordano già il riposo quindicinale al personale amministrativo delle stazioni, il riposo lo si dà per un certo tempo e poi non lo si dà altrimenti. Cita in proposito la stazione di Palermo.

Notasi che tali disposizioni si riferiscono al personale amministrativo delle grandi stazioni.

Le disposizioni stesse saranno richiamate; ma si conferma che la concessione del riposo è subordinata alle speciali necessità di servizio che in alcuni periodi di maggior lavoro nell'anno possono esigerne la temporanea sospensione.

4. — *Le ore di lavoro eccedenti quelle normali già stabilite dovranno essere regolarmente pagate in ragione di 1/8 della paga lorda giornaliera.*

Il rappresentante spiega che il lavoro straordinario non viene pagato.

Le disposizioni circa il lavoro straordinario sono chiare; se tuttavia non sono osservate, il Rappresentante segnali i casi relativi al Servizio competente e sarà provveduto.

5. — *Ammissione agli esami di Capo gestione di 2° grado di tutti gli agenti che abbiano conseguito il minimo di L. 1800 e loro nomina col criterio del 50 % per esame, 1/4 per merito, 1/4 per anzianità.*

6. — *Carattere di provvisorietà alla qualifica di Capo gestione di 2° grado ed allargamento della pianta dei posti di Capo gestione di 1° grado.*

Il passaggio da Applicato a Capo gestione di 2° grado deve

avvenire a scelta, per buon servizio, attitudini al grado superiore, tenuto anche conto dell'anzianità e dello stipendio.

Tuttavia si potrà mettere a concorso un numero limitato di posti di Capo gestione di 2° grado, con esame essenzialmente su materia di servizio, perchè possano farsi strada anche quegli Applicati che sono addetti a servizi nei quali manca loro il modo di dimostrare le qualità richieste per la promozione al grado superiore.

A tal fine il Servizio del Movimento fisserà periodicamente il numero dei posti che saranno messi a concorso ed in base ad un prestabilito ruolo di anzianità fisserà fino a qual numero della graduatoria gli Applicati potranno concorrere. A cura del Servizio stesso saranno fissati i criteri generali per l'ammissione.

7. — *Passaggio automatico indistintamente per tutti gli agenti alla qualifica immediatamente superiore appena l'agente abbia raggiunto il massimo dello stipendio della propria qualifica.*

La domanda non può essere accolta, giacchè le promozioni di grado debbono essere fatte in quanto vi siano posti disponibili d'organico da coprire in relazione alle piante organiche e non possono avvenire a scadenza fissa.

Dove ne sarà il caso si potrà, in caso di revisione degli organici, elevare i massimi di alcune categorie ed abbreviare gli intervalli di tempo occorrenti per progredire negli stipendi di ciascuna qualifica.

8. — *Aumento dei posti di Capo gestione di 2° grado a cominciare da quelle gestioni ove il numero degli agenti adibitivi compresi fra il grado 11° e 12° risultasse superiore a due.*

Si aumenteranno ancora i posti di Capo gestione di 2° grado in relazione a quanto possa essere giustificato dall'importanza del lavoro ma non nel numero che ne risulterebbe secondo le basi indicate nella domanda.

9.— *Più larga applicazione della facoltà dell'Articolo 20-R.P. intesa a favorire con aumenti speciali, senza pregiudizio del decimo per gli aumenti a scelta, quel gruppo di agenti non beneficati dalle diverse regolarizzazioni fin qui avute e che a tutt'oggi trovansi a 1500 e a 1650 con 15 o 20 anni di servizio.*

Il Rappresentante spiega che si tratta di Applicati provenienti dalla qualifica di Assistente e che sono pochissimi.

Il Rappresentante indichi i nomi e si vedrà se si possa per essi fare più largo uso di aumenti anticipati.

10. — *Siano coperti i posti di Applicato principale previsti nella pianta di varie grandi stazioni e siano aumentati assegnandone parte alla Segreteria delle gestioni ed altri alla Segreteria, al pagamento assegni e dove si rendesse efficace l'opera loro.*

I posti di Applicato principale previsti dalle piante organiche delle stazioni ed ora vacanti saranno coperti.

Saranno aumentati i posti di Applicato principale nelle stazioni in relazione alle percentuali di tali posti che si riscontrano negli Uffici, e ciò senza pregiudizio dell'aumento di posti di Capo gestione di cui al punto 8°.

Le promozioni ad Applicato principale sarano fatte in base all'Art. 18 R. P. per merito, tenuto anche conto dell'anzianità, e non annualmente, ma a periodi più brevi.

11. — *Aumento del congedo a 30 giorni per gli agenti compiuti i 10 anni di servizio e a 20 per gli agenti con un minor numero di anni.*

Si richiama quanto è detto al punto 3°, pag. 1159 del presente Bollettino.

Il Rappresentante desidererebbe che i riposi quindicinali non fossero assorbiti nei giorni di congedo e che potessero essere fra di loro cumulati.

La cosa sarà a suo tempo esaminata.

12. — *Indennità agli agenti delle gestioni per maneggio di danaro estesa anche a quelli addetti alla tassazione nella misura non inferiore a L. 15 mensili.*

Sarà accordato un premio agli impiegati che hanno tassazioni di trasporti e maneggio di denaro e valori di una entità da determinarsi.

13. — *Indennità di notturna non inferiore a lire* 1.25.

Si richiama quanto è detto al punto 4°, pag. 1159 del presente Bollettino.

14. — *Istituzione della Commissione di avanzamento coi criteri esposti nella relazione di modificazione al Regolamento del Personale.*

L'istituzione della Commissione d'avanzamento è questione di regolamento che sarà esaminata a suo tempo.

Il Rappresentante chiede infine che agli Applicati principali delle stazioni sia aperta la carriera a Segretario amministrativo e Controllore del traffico negli uffici.

Si disporrà perchè gli Applicati principali, meritevoli, delle stazioni possano concorrere a coprire i posti di cui sopra nelle Divisioni del Movimento.

21 Ottobre 1912.

Categoria 31ª (Aiutanti Applicati delle stazioni, riparti tecnici e treni).

Rappresentante Sig. Stiatti Tommaso Mario.

1. — *L'orario di servizio vari da un minimo di 8 ore ad un massimo di 10 a seconda che le stazioni siano di 1ª, 2ª, 3ª o 4ª classe.*

La domanda non può essere accolta, giacchè tutto ciò che

porta ad aumento di personale e conseguentemente di spesa per riduzione di ore di lavoro non può essere ammesso.

2. — *Non è equa la differenza assegnata fra gli orari assegnati agli A. Applicati delle stazioni e quello più ridotto di 7 ore assegnate agli A. Applicati degli Uffici.*
In talune stazioni l'orario è di 14 ore.

Gli orari delle stazioni comprendono anche periodi di presenza, ed è naturale siano maggiori là dove il periodo di presenza è più prolungato.

Quelli degli Uffici sono più ridotti perchè hanno meno esigenze rispetto al pubblico ed il lavoro ivi è di diversa natura.

Il rappresentante chiede che il personale degli Uffici sia reclutato dalle stazioni affinchè godano a turno dell'orario di servizio più favorevole.

In ciò si consente, in quanto naturalmente esigenze speciali degli Uffici non esigano in determinati casi di fare altrimenti.

Il rappresentante dice che vi sono stazioni con orari eccessivi, talune con personale deficiente, tali altre con personale esuberante.

Il servizio del Movimento procederà alle opportune verifiche per gli eventuali provvedimenti, se il rappresentante segnalerà i casi specifici in quanto all'orario. Rispetto al numero degli agenti si osserva che questo viene determinato in base alle operazioni che essi debbono compiere.

3. — *Riposo settimanale di 24 ore con paga.*

Si richiama quanto è detto al punto 3°, pag. 1159 del presente Bollettino.

4. — *Tutti gli impiegati amministrativi siano assunti esclusivamente per le stazioni, con la qualifica di allievi applicati;*

Si richiama quanto è detto al punto 2°.

e dopo 3 anni e le prescritte abilitazioni ai servizi biglietti e bagagli, telegrafo e gestioni merci e dogana, siano nominati Applicati.

Non si può ammettere la promozione automatica ad Applicato, giacchè, come si è ripetuto altre volte, le promozioni si fanno quando vi sono posti disponibili in relazione alle piante organiche.

Potrà essere maggiormente facilitata la promozione con qualche aumento di posti di Applicato nelle piante.

5. — *Non è necessaria per la promozione ad Applicato la abilitazione al movimento nel caso di Aiutanti Applicati che intendano di dedicarsi alla carriera delle gestioni o che per difetti fisici sia loro inibita la carriera al movimento.*

Si esaminerà se per le promozioni ad Applicato alle gestioni si possa rinunciare all'abilitazione al movimento ora prescritta, senza tuttavia rinunciare a che l'agente abbia qualche nozione almeno elementare di tale servizio (es. Regol. segnali), ed evitando che il provvedimento possa determinare una eccessiva corrente di aspiranti verso le gestioni.

6. — *Le mansioni di semplice scritturazione siano disimpegnate da Aiutanti applicati provenienti dal basso personale e dagli Allievi applicati nei loro primi 3 anni.*

La domanda sarà esaminata in relazione a quanto sarà risoluto in merito alla domanda precedente.

7. — *Il passaggio da Aiutante applicato ad Applicato non è tale da considerarsi come una promozione di grado, bensì come un semplice sviluppo di carriera, a somiglianza di quanto attualmente praticasi per la qualifica di Allievo ispettore.*

Il confronto non è esatto perchè l'Aiutante applicato viene assunto con un grado di cultura inferiore a quello richiesto per il posto di Applicato, mentre all'Allievo ispettore si richiede lo stesso grado di cultura che gli occorrerà per coprire poi il posto di Ispettore.

Si richiama quanto è detto al precedente punto 5°.

8. — *Che gli Aiutanti applicati provenienti dai gradi inferiori al 12°, possano conseguire la promozione ad Applicato mediante esami annuali di servizio (movimento escluso).*

Di regola chi entra nella carriera delle gestioni e del movimento deve possedere anche i necessari requisiti di cultura per poter progredire nei gradi superiori, per cui il passaggio ad Applicato degli Aiutanti applicati provenienti dai gradi inferiori al 12° deve essere subordinato anche ad un esame che dia sufficiente garanzia della cultura necessaria.

9. — *Vengano fissate le precise mansioni degli agenti della categoria 31ª d'accordo con i rappresentanti delle categorie 30ª e 29ª onde ovviare alle attuali contestazioni che dall'Amministrazione si muovono a quegli agenti che, disimpegnando da anni mansioni superiori al loro grado, domandano il passaggio alla corrispondente qualifica.*

Si potrebbe piuttosto vedere di compilare Regolamenti speciali per ogni gruppo di qualifiche indicanti le mansioni relative a posti affini, affinchè l'agente conosca quali attribuzioni affini deve disimpegnare quando il servizio cui è addetto glie lo consenta.

10. — *Si chiede che il personale degli Uffici superiori (Movimento, Traffico, Controllo Prodotti) sia reclutato fra gli Applicati di stazione, avuta la preferenza alla loro anzianità e grado di cultura generale e dopo non meno di 5 anni di lodevole servizio.*

Si ripete quanto è detto al punto 2° in ordine al reclutamento del personale per gli uffici da farsi di preferenza fra quello delle stazioni.

11. — *Gli Aiutanti applicati con 3 anni di tale qualifica senza eccezione alcuna — purchè stabili — nominarli Applicati; quelli che non avranno compiuto 3 anni di qualifica, ma*

superato 1, saranno da promuovere al compimento di 3 anni.

Quelli infine che abbiano meno di 1 anno di qualifica seguiranno le norme degli articoli 13 e 18 del progettato nuovo Regolamento a seconda che siano stati assunti Allievi applicati o provengano dai gradi inferiori al 12°.

Saranno stabilite apposite norme per il passaggio da Aiutanti applicati ad Applicati: però si esclude che possa avvenire il passaggio automatico da Aiutante applicato ad Applicato giacchè tale passaggio deve aver luogo solo nella misura necessaria per coprire i posti di Applicato che sono vacanti in relazione alla pianta organica.

12. — *Che agli Aiutanti applicati addetti ai bagagli o incaricati della sorveglianza o della spedizione, ricevimento e manipolazione delle merci negli scali P. V. e G. V. nelle stazioni nelle quali il movimento ha una notevole importanza siano assegnati compensi giornalieri di buon servizio nelle stazioni di: 1ª categoria in L. 0,40; di 2ª categoria in L. 0,30; di 3ª categoria in L. 0,20.*

La richiesta è fatta in analogia ai compensi stabiliti dall'articolo 154 D. C. A. per i Guardamagazzino, Capi squadra alle merci, ecc. che hanno incarichi della specie di quelli sopra indicati, ma non vi è ragione per accoglierla inquantochè la sorveglianza, la spedizione, il ricevimento, etc. dei trasporti è funzione essenzialmente da Guardamagazzino, Capo squadra, etc., e là dove l'importanza del servizio lo richiede l'Amministrazione mette appositamente agenti di tale qualifica e non degli Aiutanti applicati.

Si fa richiamo del resto alla risposta alla seguente domanda num. 13.

13. — *Compenso al personale addetto alle casse e tassazioni.*

Agli Aiutanti applicati quando sono addetti ad incarichi implicanti maneggio di danaro o tassazioni, è assegnata un'in-

dennità variante a seconda dell'importanza della gestione e come appresso:

Gestione di	1ª	*classe*	*L.* 20	*mensili.*
»	2ª	»	» 15	»
»	3ª	»	» 10	»
»	4ª	»	» 5	»

Sarà accordato un premio agli impiegati che hanno tassazioni di trasporti e maneggio di danaro e di valori di entità da determinarsi.

14. — *Moltissimi dirigenti assegnano il servizio notturno anche quando non ve n'è vero e proprio bisogno.*

Il rappresentante citi fatti concreti al Servizio Movimento e si procederà alle opportune verifiche e si elimineranno tutti quei servizi notturni che non fossero necessari.

15. — *Pulizia dei locali.*

Il rappresentante lamenta la trascurata manutenzione dei locali per quanto riguarda l'imbiancatura, i serramenti, i pavimenti.

Il Servizio del Movimento e quello del Mantenimento esamineranno la cosa per i provvedimenti che risultassero necessari e disporranno perchè i lavori occorrenti abbiano luogo al più presto.

Il rappresentante osserva che nelle stazioni mancano armadietti per custodire gli indumenti, il necessario per lavarsi le mani e che i locali non sono abbastanza illuminati.

Il Servizio del Movimento provvederà in quanto risulterà necessario.

Il rappresentante chiede poi che si ripristini il sistema di un assegno personale per consumo di oggetti di cancelleria, affermando che col sistema degli assegni fissi in denaro per stazione

per l'acquisto di tali oggetti, il personale non ha la cancelleria necessaria.

I Servizi Movimento ed Approvvigionamenti studieranno la questione e presenteranno proposte intese a far sì che il personale abbia quanto occorre per la cancelleria.

16. — *Scuole professionali.*

1° *Riduzione d'orario per gli agenti che debbono ottenere le abilitazioni ai servizi.*

2° *Istituzione corsi serali sul servizio delle gestioni e telegrafo.*

3° *Istituzione di analoghi corsi per il servizio del movimento.*

4° *Conferenze nei piccoli centri.*

Il tutto a spese dell'Amministrazione.

Saranno istituiti corsi per l'istruzione teorico-pratica dei nuovi assunti in ogni Sede di Compartimento.

Gli Aiutanti applicati nuovi assunti per il Servizio Movimento saranno assegnati alle stazioni sede della Divisione Movimento e per un periodo di tre mesi circa saranno esonerati dal servizio per frequentare nella sede stessa un apposito corso per l'insegnamento teorico-pratico delle gestioni, del telegrafo e dei regolamenti pel movimento dei treni.

17. — *Miglioramento dell'indennità di trasferta.*

Si richiama quanto è detto al punto 1°, pag. 1158 del presente Bollettino.

Il rappresentante domanda che almeno si dia la trasferta da Applicato all'Aiutante applicato che va a coprire un posto di Applicato.

La domanda non può essere accolta, opponendovisi tassativamente l'art. 27 D. C. A.

18. — *Compenetrazione del soprassoldo della legge n. 310-1911 nello stipendio in modo che si abbia un minimo di L. 1365 ed un massimo di L. 2400 da raggiungersi in 20 anni.*

Si richiama quanto è detto al punto 1°, pag. 1158 del presente Bollettino.

Domande presentate da più rappresentanti.

1. —*Miglioramenti delle tabelle graduatorie e quadri di classificazione — Passaggi di determinate qualifiche a gradi superiori e istituzione di nuove qualifiche — Miglioramento di competenze accessorie.*

Dopo i miglioramenti concessi con la recente legge 13 aprile 1911, n. 310, per accordare i quali si dovettero aumentare le tariffe viaggiatori e prendere impegno di fare adeguate economie sulle spese di esercizio negli anni fino al 1914-15 evitando di aumentare i treni in ragione dell'aumento dei prodotti non è ora il caso, come già venne detto anche nelle adunanze dell'11 dicembre 1911 e 6 agosto 1912, di avanzare al Governo proposte per nuovi e radicali miglioramenti delle tabelle organiche e delle competenze accessorie, che importerebbero un rilevante maggiore onere al bilancio.

Tutte le domande presentate in proposito saranno tenute in evidenza col proposito di soddisfarle man mano che sarà possibile, dando la precedenza a quelle di carattere più urgente e che riguardano le categorie per le quali un provvedimento si giustifichi come più necessario.

2. — *Aumento di soprassoldo di località.*

Nella relazione al progetto della legge 13 aprile 1911, n. 310 surricordata con la quale fu concesso un generale miglioramento economico al personale, il Governo ebbe a dichiarare che nessuna nuova domanda per estensione od aumento di soprassoldo di loca-

lità poteva essere accolta e che perciò dovevano rimanere invariate le disposizioni in vigore.

Nessuna domanda della specie può pertanto essere presa in considerazione.

3. — *Riposo quindicinale.*

È proposito dell'Amministrazione, come venne detto nell'adunanza del 6 agosto c. a., prima di fare altre più larghe concessioni di riposi periodici e congedi, come da talune categorie si richiede, di assicurare a tutto il personale un riposo quindicinale con paga di 24 ore oltre il riposo normale giornaliero susseguente al lavoro.

Ma poichè la concessione implica una forte maggior spesa, così si attuerà il provvedimento gradatamente incominciando dalle categorie che disimpegnano un lavoro più gravoso e soggette a maggiori disagi.

4. — *Indennità di notturna — Aumento dell'indennità di notturna esistente.*

Trattasi di questione di carattere generale che fin da questo momento si ritiene potrà essere risolta solo con l'accordare un'indennità in misura più ridotta di quella generalmente domandata ed incominciando dalle categorie per le quali può essere più giustificata in relazione ai disagi ed ai pericoli del lavoro, salvo poi ad estenderla, man mano che le condizioni del bilancio lo consentiranno, alle categorie che ne saranno ancor prive ed elevarla, possibilmente, a quelle stesse a cui già sarà stata accordata. In tale occasione si vedrà anche se sarà possibile elevare le indennità analoghe ora vigenti per quelle categorie per cui il provvedimento fosse giustificato.

Quando saranno stati sentiti in conferenze parziali anche i rappresentanti non ancora convocati, saranno adunati tutti quelli interessati per comunicar loro ciò che potrà farsi.

5. — *Residenza in località malariche o disagiate.*

Esistono già disposizioni nel senso di abbreviare per quanto è

possibile la residenza in località di malaria o particolarmente disagiata.

I Servizi si accerteranno che le disposizioni sieno rigorosamente osservate dai dipendenti uffici e che tutte le domande abbiano conveniente risposta e siano tenute nella dovuta evidenza, con particolare riguardo a quelle degli agenti che da maggior tempo si trovano in dette località.

I rappresentanti potranno dal canto loro far presente al rispettivo Servizio quei casi che fossero eventualmente degni di particolari riguardi.

6. — *Maggior contributo dell'Amministrazione per massa vestiario.*

Molte categorie di personale hanno domandato un maggior contributo da parte dell'Amministrazione nel pagamento del vestiario uniforme, e per ciò la questione va esaminata con criteri generali.

Premesso che in massima l'Amministrazione è propensa ad usare un trattamento migliore dell'attuale, allo stato delle cose però non si può dire per quali categorie e in quale misura lo si potrà accordare per la notevole maggior spesa che, comunque, si dovrà incontrare. Certo si dovranno di preferenza favorire le categorie che sono soggette a maggior consumo di vestiario e fra le meno retribuite.

7. — *Aumento dell'indennità di pro-alloggio.*

La questione è di carattere generale e potrà essere a suo tempo esaminata per graduare il pro-alloggio tenendo conto della località.

8. — *Miglioramento delle indennità per trasloco.*

Le disposizioni attuali provvedono sufficientemente circa le indennità attuali da corrispondere per ogni singolo trasloco, per cui non è il caso di migliorarle.

Tuttavia, ritenuto che nella generalità dei casi la frequenza dei traslochi entro un certo periodo di tempo possa occasionare disagi e spese particolari, si potrà esaminare per quali di essi

possa esser giustificato qualche speciale compenso da determinarsi però caso per caso.

9. — *Che sia concesso a tutti gli agenti con biglietti di 2ª classe la validità di viaggiare con treni direttissimi e venga ripristinata per tutte le categorie la disposizione vigente presso la R. A. di non conteggiare nei congedi il tempo occorrente per il viaggio.*

L'esclusione in linea di massima dei biglietti di 2ª classe dai direttissimi fu adottata avuto riguardo al fatto che le seconde classi dei direttissimi sono molto frequentate. Del resto (Ordine Gen. 2-1912) su quasi tutte le linee principali i portatori di tali biglietti hanno facoltà di viaggiare in parecchi direttissimi. Si vedrà se la concessione potrà essere estesa ad altri direttissimi, non però a quelli di maggior importanza.

Sarà esaminato poi quali erano in fatto le disposizioni della ex R. A. nei riguardi del non conteggiare nei congedi il tempo occorrente per lunghi viaggi e si adotterà qualche provvedimento analogo, evitando però ogni complicazione di applicazione.

10. — *Che sia data visione delle piante organiche e delle note caratteristiche.*

Per la comunicazione delle piante organiche la questione sarà esaminata, notando che l'Amministrazione in massima non è contraria.

Non si ritiene di ammettere la comunicazione delle note caratteristiche per gli inconvenienti cui darebbe luogo anche per il carattere delicato che possono talvolta assumere le informazioni.

I superiori però hanno mezzo di avvisare gli agenti che prestano un servizio non soddisfacente, del rischio che essi corrono di essere classificati con note sfavorevoli qualora abbiano a perseverare nel tenere una condotta biasimevole.

11. — *Partecipazione di una rappresentanza del personale nel Consiglio di disciplina.*

È questione che implica modificazione del Regolamento del personale e sarà a suo tempo esaminata.

12. — *Promozione* ad honorem *all'atto dell'esonero definitivo dal servizio.*

Il grado superiore *ad honorem* viene conferito soltanto ad agenti di determinati gradi che avrebbero potuto conseguire la promozione se fossero rimasti ancora in servizio.

Se la nomina fosse conferita senza distinzione alcuna all'atto dell'esonero definitivo, perderebbe ogni valore morale.

Anno V - N. 45

7 Novembre 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, novembre 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria :

Per opportuna norma avvertesi che d'ora innanzi, per la citazione dei Servizi proponenti la pubblicazione delle disposizioni di servizio, si adotteranno le sigle seguenti:

M. pel Servizio Movimento.
T. » » Trazione.
V. » » Veicoli.
L. » » Lavori.
S. » » Segretariato.
P. » » Personale.
San. » » Sanitario.
Leg. » » Legale.
C. » » Commerciale.
A. » » Approvvigionamenti.
R. » » Ragioneria.
Cos. » » Costruzioni.
N. per esercizio Navigazione.
U. S. per l' Ufficio Stralcio.
F. s. S. per le Ferrovie secondarie (Gruppo Sicilia).

R. **Decreto** *N.* 1080 *del* 6 *settembre* 1912, *col quale vengono approvate le annesse norme obbligatorie per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni degli edifici nei Comuni colpiti dal terremoto, in sostituzione di quelle approvate col R. D.* 18 *aprile* 1909, *N.* 193 (1).

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 7 e 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12;

Visto l'art. 18 della legge 6 luglio 1912, n. 801;

Visti i RR. decreti 18 aprile e 15 luglio 1909, n. 193, e n. 542, convalidati con la legge 21 luglio 1910, n. 579;

Viste le leggi 21 e 28 luglio 1911, nn. 840 e 842;

Viste le proposte della Commissione consultiva istituita col Nostro decreto 17 dicembre 1911;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto coi ministri, segretari di Stato, pei lavori pubblici e per la grazia e giustizia e dei culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In tutti i comuni delle provincie di Catanzaro, Cosenza e Reggio Calabria e dei circondari di Messina e di Castroreale, nonchè in quelli del circondario di Patti indicati dall'art. 14 della legge 13 luglio 1910, n. 466, sono obbligatorie per le riparazioni,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* N. 247 del 19 ottobre 1912.

ricostruzioni e nuove costruzioni degli edifici pubblici e privati le norme tecniche ed igieniche allegate al presente decreto, vistate, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Art. 2.

Fermo rimanendo per il comune di Taormina quanto è stabilito dall'art. 1 della legge 21 luglio 1911, n. 840, è abrogata qualsiasi disposizione contraria alle norme approvate col presente decreto che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 6 settembre 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — FINOCCHIARO APRILE.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

NORME tecniche ed igieniche obbligatorie per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni nei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 o da altri precedenti.

TITOLO I.

Nuove costruzioni.

Art. 1.

E' vietato costruire edifici su terreni paludosi, franosi o atti a scoscendere, o sul confine fra terreni di natura od andamento stratigrafico diverso, o sopra un suolo a forte pendio, salvo quando si tratti

di roccia compatta; nel quale ultimo caso è indispensabile preparare all'edificio uno od anche più piani orizzontali di appoggio, eseguendo gli scavi necessari

Qualora le circostanze locali lo esigano, si potrà ricorrere a terrazzamenti, osservando le norme di cui al successivo art. 4.

Art. 2.

L'altezza dei nuovi edifici, rappresentata dalla massima differenza di livello fra la linea di gronda e il suolo circostante, in vicinanza immediata dell'edificio stesso, non può di regola superare nei terreni in piano i 10 metri.

In quelli in pendìo l'altezza massima potrà raggiungere gli 11 metri, purchè la media generale delle altezze delle fronti verso strada non superi i 10 metri.

I nuovi edifici, siano inferiormente cantinati o no, debbono essere costruiti a non più di due piani, dei quali il terreno avente il pavimento a livello del suolo, oppure sopraelevato sul medesimo non più di un metro e mezzo nei terreni in piano, e due metri e venti centimetri su quelli in pendio. In questo ultimo caso però la sopraelevazione media di tutte le fronti non potrà superare un metro e mezzo

L'altezza dei piani, misurata fra pavimento e pavimento, oppure fra il pavimento e la linea di gronda, non può di regola superare i metri 5, salvo il caso dei terreni in pendio ,nei quali l'altezza dei piani terreni può raggiungere i metri 6.

S'intende per cantinato anche quella parte degli edifici che resta interrata da tre lati, purchè di altezza non superiore a metri 3,50 ed il suo lato scoperto non prospetti sulla pubblica via. Il piano di posa del cantinato deve sempre soddisfare alle prescrizioni dell'articolo 9.

Art. 3.

Per edifici isolati, che abbiano all'intorno un'area libera di larghezza non inferiore a quella prescritta dall'art. 23 comma *d*), possono essere ammesse, in seguito a parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per tutta o parte degli edifici stessi, numero di piani ed altezze sia dell'edificio che dei singoli piani, maggiori di quelle stabilite al precedente articolo, quando siano giustificate da ragioni di pubblica utilità, di servizio pubblico, di culto, d'interesse artistico, o di esercizio industriale.

Tali edifici non possono però mai essere destinati ad uso di alberghi, convitti, dormitori, ospedali, caserme, distretti, carceri e nemmeno ad abitazione, salvo che per il personale necessario alla loro custodia e vigilanza.

La loro altezza non può superare i m. 16, a meno che la destinazione dell'edificio non richiegga assolutamente altezza maggiore.

La disponibilità dell'occorrente area libera di isolamento dovrà essere dimostrata all'atto della presentazione della domanda di autorizzazione, di cui al 1° comma del presente articolo.

L'autorizzazione di cui sopra per i lavori di riparazione contemplati dal titolo III delle presenti norme, può essere concessa dal prefetto, su parere favorevole dell'Ufficio del genio civile.

Art. 4.

Nel caso di terrazzamenti, l'altezza dei nuovi edifici, agli effetti dei precedenti articoli 2 e 3, si può misurare dal livello del terreno artificialmente creato col terrazzamento, nella immediata vicinanza dell'edificio stesso, alle seguenti condizioni:

1° che in corrispondenza di ogni edificio non vi sia che un solo terrazzamento e che il terreno artificialmente creato sia orizzontale;

2° che il suo livello, misurato all'incontro col paramento esteriore del muro di sostegno, a partire dal suolo naturale, non presenti in nessun punto una prevalenza superiore ai metri 3,50;

3° che la zona del piano di terrazzamento fronteggiante ciascuno edificio non abbia in alcuna sua parte larghezza minore della corrispondente altezza del terrazzamento stesso;

4° che agli effetti della larghezza delle strade circostanti e degli spazi d'isolamento, l'altezza dell'edificio fronteggiante il terrazzamento sia misurata dal suolo naturale preesistente, in immediata prossimità dello edificio stesso;

5° che il pavimento dell'eventuale cantinato non sia profondo più di due metri sotto il piano del terreno artificialmente creato;

6° che il piano della risega di fondazione non sia a livello inferiore del piano artificialmente creato;

7° che l'ossatura dell'edificio parta dalle fondazioni.

Art. 5.

Le fondazioni, quando è possibile, debbono posare sulla roccia compatta, o su terreno perfettamente sodo. In caso diverso si debbono adottare i mezzi dell'arte del costruttore per ottenere una buona fondazione.

Nel caso di edifizi intelaiati o baraccati le costole montanti o i ritti dell'armatura debbono essere infitti a perfetto incastro nella

roccia, od in una platea generale armata, o essere collegati ad un robusto telaio di base formato con membrature rigide.

Per gli edifizi di muratura ordinaria le fondazioni debbono essere costituite da muri continui concatenati fra di loro e non essere mai appoggiate su terreni di riporto, salvo il caso di platea generale.

La pressione statica unitaria sul terreno non roccioso, non deve superare i due chilogrammi per centimetro quadrato.

Art. 6.

I lavori di costruzione dei fabbricati debbono eseguirsi secondo le migliori regole d'arte, con buoni materiali e con accurata mano d'opera.

È vietata la muratura a sacco e quella con ciottoli, se non convenientemente spaccati e posti in opera con struttura listata.

È pure vietato l'impiego della ghisa e di qualunque altro materiale fragile per travi, per colonne, e in genere per parti essenziali dell'organismo resistente degli edifizi.

Art. 7.

Al disopra del piano di gronda non si possono eseguire opere murarie di alcuna specie, non esclusi i fumaioli, salvo i muri di timpano intelaiati o baraccati, eseguiti con materiale di riempimento assai leggero, nè vi possono trovar luogo ambienti abitabili o magazzini.

I parapetti dei terrazzi, superiori al piano di gronda e gli attici, debbono essere di legno, di ferro, o di cemento armato, ed avere un'altezza non superiore ad un metro.

Nelle case ad un sol piano, se armate robustamente con ossatura completa, come all'articolo seguente, il sottotetto può, per eccezione, adibirsi ad uso magazzino o granaio.

Art. 8.

Gli edifici debbono essere costruiti con muratura armata o con muratura animata o con sistemi tali da comprendere un'ossatura di membrature di legno, di ferro, o di muratura armata o di muratura animata, capaci di resistere contemporaneamente a sollecitazioni di compressione, trazione e taglio. Esse debbono formare un'armatura completa di per sè stante dalle fondamenta al tetto, saldamente collegata colle strutture orizzontali portanti (solai, terrazzi, tetti) e che sia od immersa nel materiale formante parte o lo contenga nelle sue riqua-

drature, oppure lo racchiuda nelle sue maglie, e sia con esso saldamente collegata.

Gli edifici debbono avere il loro centro di gravità più basso che sia possibile.

Salvo il caso in cui i proprietari di edifici contigui si accordino per fabbricarli contemporaneamente e con lo stesso sistema, ciascuno di questi dovrà essere indipendente, ma aderente, e formare un organismo di per sè stante.

Art. 9.

Negli edifizi col solo piano terreno, anche se cantinato, è ammessa la muratura ordinaria, purchè:

a) la costruzione sia fatta con buona malta;

b) le parti murarie aventi funzione statica siano eseguite con mattoni o blocchi di pietra naturale od artificiale a facce piane, oppure a struttura listata, fatta con pietra spezzata e interrotta da corsi orizzontali di mattoni o da fasce continue di cemento armato, distanti non più di cm. 60 fra loro;

c) i muri perimetrali abbiano alla base una grossezza non minore di 1/10 dell'altezza e siano immorsati con muri trasversali distanti non più di 5 m. Nel caso di intervalli i maggiori muri predetti, ed in genere quelli maestri, debbono essere muniti di lesene di rinforzo, ripartite a distanza non superiore a m. 5, e di aggetto uguale almeno alla metà della grossezza del muro stesso;

d) la costruzione sia consolidata al piano del pavimento (quando questo non riposi direttamente sulla roccia) da collegamenti rigidi, e alla sommità dei muri maestri, tanto perimetrali quanto trasversali, da catene di ferro o da telai di legno rinforzati da squadre negli angoli o da telai di cemento armato.

Quando gli edifizi hanno il cantinato, i muri perimetrali di questo debbono avere una maggiore grossezza di 15 centimetri.

Art. 10.

La muratura ordinaria è altresì ammessa per edifici a due piani, purchè non cantinati e non più alti di 7 m., alle seguenti condizioni:

a) la muratura sia fatta con mattoni o con blocchi di pietra naturale od artificiale, di forma parallelepipeda rettangola, cementati con buona malta;

b) i muri soddisfino alle condizioni di cui al comma *c*) dell'articolo precedente;

c) l'edificio sia consolidato al piano dei pavimenti ed alla sommità dei muri, come è prescritto al comma *d*) dell'articolo precedente.

Quando i collegamenti orizzontali, di cui al precedente comma, siano riuniti con altri legamenti verticali in corrispondenza all'incrocio dei muri o in corrispondenza delle lesene di rinforzo, l'altezza del fabbricato può raggiungere gli 8 metri.

Tanto nel caso dell'altezza di 7 m., quanto in quello degli 8 m., i solai ed i tetti debbono essere collegati da una intelaiatura orizzontale ed i muri del piano superiore possono avere una minore grossezza fino a costituire una risega di 20 cm. al massimo.

Art. 11.

Le costruzioni di legno che non abbiano carattere provvisorio, sono ammesse soltanto per edifici la cui altezza risponda alle prescrizioni dell'art. 23 lettera *b*) per il lato prospiciente la strada, e che abbiano sugli altri lati uno spazio di isolamento di larghezza pari alla loro altezza ed in ogni caso non mai inferiore a 5 m. Esse debbono avere sempre uno zoccolo di muratura.

Art. 12.

È vietato l'uso delle vòlte di muratura o di quelle comunque spingenti, impostate al disopra del suolo. Sono ammesse quelle del piano sotterraneo, purchè con saetta non minore del terzo della corda, [illegible] di tiranti per elidere le spinte.

Art. 13.

[illegible] portanti dei piani superiori devono essere costituiti unicamente da solai, con esclusione di quelli a voltine formate di materiali pesanti.

[illegible] di edifici di muratura ordinaria, le travi [illegible] numero di una almeno ogni 3 m., debbono poggiare su tutta la grossezza dei muri, ed essere impaletettate esternamente. Nei corpi di fabbrica multipli, le travi dei solai debbono essere di un sol pezzo per tutta la profondità dell'edificio, ed ove ciò non riesca possibile, le varie travi che si corrispondono, da ambiente ad ambiente, debbono essere robustamente collegate fra di loro nei punti di appoggio sopra i muri interni.

Nel caso di edifici intelaiati o baraccati le travi dei solai debbono collegarsi rigidamente coll'ossatura essenziale, costituente l'armatura della fabbrica.

Art. 14.

I soffitti ed i rivestimenti dei solai debbono formarsi con materiali leggieri, quali tele, assicelle sottili, cartone, lamierino, lastre sottili, reti metalliche, canne schiacciate e simili, escludendo le strutture pesanti e facili a disgregarsi.

Art. 15.

Per riempimento e rivestimento nelle costruzioni intelaiate o baraccate, sono ammesse le strutture seguenti:

a) la muratura armata, animata od ingabbiata, od altrimenti consolidata, specialmente quando costituisce mezzo d'irrigidamento;

b) le pareti semplici o doppie di lastre naturali od artificiali, di reti metalliche intonacate, di tavolati di legno rivestiti o di qualunque altro materiale che presenti solidità, leggerezza e sia immune, per quanto è possibile, dall'azione del fuoco e dell'umidità atmosferica;

c) le strutture murarie indicate al comma *b*) del precedente art. 9, limitatamente al solo piano terreno.

Per le sole case coloniche è ammesso l'impiego di doppie pareti a listelli di legno o rete metallica, riempite di materiale leggero, anche se di argilla o di altre sostanze non cotte.

Art. 16.

Gli edifici intelaiati di legno e quelli baraccati debbono avere le costole montanti di un sol pezzo, o quanto meno così saldamente e robustamente collegate o rafforzate nelle giunture, da non offrire veruna sezione di indebolimento. Tutte le unioni delle membrature fra loro debbono essere studiate in modo che non venga indebolita la resistenza delle parti costituenti l'organismo statico.

Art. 17.

È vietato l'uso di scale a sbalzo o di quelle portate da archi e vòlte di muratura.

Art. 18.

Nelle costruzioni ad ossatura intelaiata o baraccata, come al precedente art. 8, i vani delle porte e delle finestre debbono essere incorniciati di un solido telaio di ferro, di legno e di cemento armato,

prolungando alcune membrature del telaio del vano fino all'incontro dei montanti e dei correnti dell'ossatura principale.

Nelle costruzioni murarie semplici può anche bastare di sovrapporre ai vani di porta e finestra un architrave di legno, di ferro o di cemento armato, esteso a tutta la grossezza del muro, con arco di scarico.

Negli edifici di muratura i vani di porte e finestre debbono tenersi a distanza non minore di m. 1,50 dagli spigoli esterni del fabbricato.

Art. 19.

È vietata qualsiasi costruzione in aggetto od a sbalzo, fatta eccezione per i balconi, le cornici ed i protendimenti dei tetti dalla fronte dei muri.

I balconi non debbono mai sporgere dal muro d'ambito più di m. 0,60 e debbono essere sostenuti da mensole solidamente connesse con la travatura del solaio o colle costole montanti dell'armatura. Le mensole e le lastre dei balconi debbono essere costituite da materiali atti a resistere alla flessione. e non fragili.

Le cornici non debbono mai sporgere dal muro d'ambito più di m. 0,40 e debbono eseguirsi a struttura leggera e solidale col telaio di rinforzo a coronamento dell'edificio. Nel computo della sporgenza delle cornici non è compreso il canale di gronda, se di lamiera.

Art. 20.

La struttura del tetti deve escludere nel modo più assoluto qualsiasi spinta orizzontale, da eliminarsi mediante catene rese solidali col telaio di coronamento alla sommità dei muri. Le incavallature debbono essere collegate trasversalmente fra di loro.

Non sono richieste catene di collegamento nelle costruzioni con muri a timpano, intelaiati come all'art. 8, reggenti tetti, la cui struttura sia costituita dai soli arcarecci, i quali però debono essere collegati con l'intelaiatura dei timpani uniti longitudinalmente fra di loro, come è prescritto all'art. 13 pei travi di solaio.

Nei tetti a falde, il materiale di coperta non deve eccedere il peso di kg. 45 per metro quadrato, anche se bagnato.

Art. 21.

Ai tetti ordinari si possono sostituire, in tutto od in parte, terrazzi piani a livello della linea di gronda, purchè il materiale di semplice copertura non ecceda il peso di 50 kg. per metro quadrato.

. . . .

Art. 22.

Le condutture di ogni specie, siano esse canne di camini o di caloriferi, o tubolature di acquai, di latrine e di acque piovane o potabili, ecc., debbono essere accuratamente isolate dalle membrature dell'organismo resistente.

Nelle costruzioni di muratura ordinaria le condutture non debbono intaccare la grossezza dei muri.

Art. 23.

Nei nuovi centri abitati, e negli ampliamenti degli odierni come pure nell'apertura di nuove strade nell'interno di quelli esistenti, sono obbligatorie le seguenti norme:

a) le strade devono essere larghe almeno 10 metri.

Negli abitati, aventi popolazione agglomerata inferiore ai 10.000 abitanti, il prefetto, su parere favorevole del genio civile, o le altre autorità superiori da cui debba eventualmente essere approvata la costruzione della nuova strada, possono consentire che tale larghezza minima sia ridotta a m 8.

Nel caso che siano ammesse costruzioni da un solo lato della strada, la larghezza di questa può essere tenuta anche di m. 6;

b) fermi restando i limiti massimi stabiliti dagli articoli, 2, 3 e 10, le nuove case non possono avere, verso la strada sulla quale prospettano, altezza maggiore della larghezza della strada stessa:

1° diminuita di m. 2.00, quando si tratti di strade che devono avere una larghezza minima uguale a 10 m.;

2° diminuita di m. 1, quando si tratti di strade la cui larghezza minima può essere di 8 m.;

3° aumentata invece di m. 2, quando si tratti di strade lungo le quali non può fabbricarsi che da un sol lato;

c) qualora si vogliano costruire edifizi di altezza superiore a quelle stabilite dai precedenti comma, essi debbono costruirsi in ritiro, per rispetto all'allineamento stradale, di una misura pari alla metà della maggiore altezza;

d) per gli edifizi di altezza superiore ai 10 m. nella parte fronteggiante strade o aree destinate al pubblico passaggio, è prescritta una zona d'isolamento o di rispetto, per una larghezza non minore della loro altezza, quando le disposizioni precedenti non ne prescrivano una maggiore. Nel computo di tale larghezza si comprende quella della strada, o dell'area destinata al pubblico passaggio.

La larghezza della detta zona, quando l'area frapposta non debba servire a pubblico passaggio, può essere limitata alla metà della massima altezza dell'edificio, e su di essa possono anche costruirsi fabbricati di altezza non superiore ai 10 m., purchè non sieno mai destinati ad uso abitazione;

e) tolto il caso previsto dal precedente comma, e sempre quando i regolamenti locali non ne esigano una maggiore, la larghezza dei cortili e degli intervalli di isolamento fra i muri frontali di due edifici vicini, deve essere almeno di 5 m. purchè l'area frapposta non sia destinata a pubblico passaggio. Qualora detta area sia aperta al pubblico passaggio, dovrà essere la sua larghezza uguale a quella prescritta per le strade dal precedente comma *a*);

f) chi ricostruisce od esegue nuove costruzioni può farlo sulla linea di confine. Quando non fabbrichi sul confine, se non lascia la distanza almeno di m. 2,50, il vicino o dovrà tenersi alla prescritta distanza di m. 5 dalla fabbrica predetta, oppure avrà facoltà di fabbricare fin contro la medesima, pagando il valore del suolo che verrebbe ad occupare, salvo che il proprietario del suolo stesso preferisca estendere contemporaneamente il suo edificio sino al confine.

Agli effetti del presente articolo, sono computate come larghezze libere di strada e come intervalli d'isolamento, in rispetto unicamente a ciascun edifizio erigendo, le larghezze delle aree rispettivamente annessevi e destinate a giardini, a cortile esterno, o comunque non coperte, anche se cintate e sottratte all'uso pubblico o create con terrazzamento, le quali aree si trovino lungo le fronti del fabbricato.

Art. 24

Sono vietate:

a) le sopraelevazioni degli edifici esistenti, quando questi abbiano raggiunta e superata l'altezza di 10 m. o quella minore consentita dalla larghezza della strada prospiciente;

b) i lavori di ampliamento di edifici la cui struttura non corrisponde alle prescrizioni del presente regolamento;

c) le fabbriche di qualsiasi natura che possono ridurre sotto i limiti fissati dall'art. 23 la larghezza libera delle strade e degli intervalli d'isolamento; fatta eccezione dei muri divisori di altezza non superiore a m. 2.50;

d) qualunque altra opera che non sia ammessa dalle presenti norme oppure che possa aggravare o rendere permanenti le condizioni di fatto contrarie al medesimo.

Art. 25.

Salvo quanto sarà stabilito con decreto ministeriale pei calcoli di stabilità e di resistenza degli edifizi da costruire nei comuni colpiti dal terremoto, in detti calcoli si debbono considerare:

1° le azioni statiche dovute al peso proprio ed al sopraccarico (quando ha carattere fisso o di lunga permanenza) aumentate di una percentuale che rappresenti lo effetto delle vibrazioni sussultorie;

2° le azioni dinamiche dovute al moto sismico ondulatorio, rappresentandolo con accelerazioni applicate alle masse del fabbricato nelle sue direzioni (lunghezza e larghezza) ed agenti in entrambi i sensi di ogni direzione.

TITOLO II.

Ricostruzioni.

Art. 26.

Le ricostruzioni totali o parziali sul sito anteriormente occupato dagli edifici che per qualsiasi causa siano stati distrutti o demoliti od abbattuti, debbono eseguirsi con tutte le norme del precedente titolo, salvo le tolleranze di cui agli articoli seguenti.

Art. 27.

Tolto il caso della esistenza di un piano regolatore che disponga altrimenti, le ricostruzioni di cui al precedente art. 26, potranno raggiungere l'altezza ed il numero di piani che avevano precedentemente purchè non venga superata l'altezza di 10 m. ed il numero di due piani.

Potrà però consentirsi un numero di piani ed un'altezza maggiore nei casi previsti dall'art. 3.

Art. 28.

Nelle ricostruzioni è concessa l'utilizzazione delle fondazioni preesistenti, quando esse non presentino lesioni o deficienze, nel qual caso debbono essere ridotte alle condizioni stabilite dall'art. 5.

TITOLO III.

Riparazioni.

Art. 29.

Le riparazioni organiche, intese cioè a modificare o consolidare le strutture resistenti degli edifici o di qualche loro parte essenziale, debbono corrispondere, per quanto è praticamente possibile, alle norme di cui ai titoli precedenti, tenuto presente quanto è disposto negli articoli seguenti.

Art. 30.

Le vòlte esistenti negli edifici da riparare sono tollerate, a condizione espressa che non siano lesionate, o non siano impostate su muri lesionati o strapiombati, e sempre quando sia provveduto ad eliminare le spinte coll'apposizione di robuste cinture, chiavi e tiranti. In ogni caso però dovranno sostituirsi con strutture non spingenti le vòlte in sommità degli edifici a più piani.

Art. 31.

Nelle riparazioni degli edifici danneggiati saranno osservate, in quanto siano applicabili, le disposizioni contenute nel titolo I, e specialmente si debbono:

1° sostituire le scale di muratura o a sbalzo, con scale di legno o sopra intelaiature, salvo il caso in cui i gradini poggino su due muri maestri;

2° sostituire i tetti spingenti con altri senza spinte;

3° ridurre gli aggetti, le cornici, i balconi e le strutture sovrastanti ai piani di gronda in conformità degli articoli 7 e 19 e disporre le condotte e le canne di scarico di qualsiasi specie in modo da non intaccare le murature, anzi da permettere l'integrazione, ove l'indebolimento sia avvenuto.

L'altezza di tale edifici deve essere ridotta a quella stablita agli articoli 2 e 3.

Art. 32.

Per le riparazioni degli edifici di carattere nazionale, in ispecie per valore artistico, storico od archeologico, sarà stabilito, caso per caso, il partito da seguire pel loro consolidamento, con riguardo alle disposizioni del precedente articolo 3.

Art. 33

Sono vietate le riparazioni degli edifici le cui fondazioni siano lesionate o insufficienti, se esse non siano previamente ridotte alle condizioni stabilite all'art. 5.

Art. 34.

Gli edifizi lesionati e non costruiti col sistema intelaiato o baraccato, elevantisi oltre il piano terreno, previamente ridotti, ove occorra, a norma del precedente art. 31, debbono essere rafforzati da collegamenti verticali di legno, di ferro o di cemento armato, correnti dalle fondazioni alla sommità dell'edifizio, e rilegati fra di loro da cinture al piano della risega di fondazione, ed a quelli del solaio e della gronda, in modo da formare un'ingabbiatura esterna. I detti collegamenti debbono essere collocati almeno in corrispondenza di tutti gli spigoli dell'edifizio, ed a distanza non maggiore di 5 m. l'uno dall'altro.

Art. 35.

Le murature comunque lesionate, che presentano strapiombo o si manifestano eseguite coi sistemi esclusi all'art. 6, nonchè quelle in cui si nota fessuramento diffuso, debbono esser demolite.

Quelle semplicemente lesionate, che non presentino i caratteri anzidetti, oltre a quanto è prescritto all'art. 34, debbono venire riparate, riprendendone la costruzione per ciascuna lesione con muratura da farsi esclusivamente con buona malta, fino ad immorsarsi con profondi attacchi, con la parte sana.

È vietato l'impiego di archi di muratura per puntellamento o collegamento di muri.

Art. 36.

Gli edifici di cemento armato, che presentino lesioni tali nelle membrature dell'ossatura resistente, da renderli inutilizzabili, debbono essere demoliti e rifatti per tutta la parte alla quale si estende la funzione portante della membratura danneggiata.

Quelle intelaiate di altri sistemi, o semplicemente baraccate, che si trovino nello stesso caso, possono esser riparate, sostituendo con altri nuovi organi lesionati, purchè si provveda ad un collegamento ben rigido colla rimanente armatura o intelaiatura.

Art. 37.

Nel caso di edifici non interamente caduti od abbattuti, alle parti da ripararsi vengono aplicate le norme del presente titolo, meno per quanto riguarda l'altezza, che deve ridursi uguale a quella permessa, a norma del precedente art. 27, per la parte da ricostruirsi.

TITOLO IV.

Norme igieniche.

Art. 38.

Nelle costruzioni, ricostruzioni e possibilmente nelle riparazioni organiche debbono osservarsi le norme stabilite dalla legge 22 dicembre 1888, n. 5849.

L'altezza netta dei piani non sarà mai inferiore ai m. 3.

Art. 39.

Nella costruzione degli edifici scolastici dovranno osservarsi, oltre le presenti norme anche quelle tecniche ed igieniche annesse al regolamento approvato col R. decreto 11 gennaio 1912, n. 12.

TITOLO V.

Sanzioni, azioni, procedimenti.

Art. 40.

Chiunque intende procedere a riparazioni, ricostruzioni o nuove costruzioni è tenuto a darne preavviso al sindaco almeno 20 giorni avanti l'inizio dei lavori, indicando il proprio domicilio, il nome e la residenza dei direttori, appaltatori ed assuntori dell'opera, la ubicazione e l'indole di questa.

Il sindaco rilascia all'interessato un certificato della fatta denuncia e trasmette, entro cinque giorni, una copia di questa al competente Ufficio del genio civile.

Art. 41.

Qualsiasi inosservanza delle disposizioni contenute nelle presenti norme è punita con l'ammenda da L. 20 a L. 2000.

Alla stessa pena soggiace, oltre il committente, anche il direttore appaltatore, od assuntore dei lavori, ai quali inoltre sarà inflitta la sospensione dall'esercizio della professione o dell'arte.

Art. 42.

Appena avuta notizia del fatto costituente la contravvenzione, il pretore deve immediatamente ordinare le convenienti constatazioni tecniche, per mezzo dell'Ufficio del genio civile, salvo che questo non vi avesse di già provveduto.

Il genio civile, sia di ufficio che su richiesta del pretore, procederà all'accertamento della contravvenzione mediante accesso sul luogo e regolare processo verbale che rilevi particolareggiatamente lo stato di fatto in rapporto alle prescrizioni di legge.

Il verbale, sottoscritto dall'ufficiale procedente e vistato dall'ingegnere capo del genio civile, sarà trasmesso al pretore, con rapporto contenente la proposta delle necessarie modificazioni o demolizioni.

Art. 43.

Sul verbale di accertamento, di cui all'articolo precedente, il pretore emette immediatamente decreto motivato col quale:

a) pronunzia condanna alla pena dovuta, nonchè alle spese processuali, e, ove occorra, ai danni;

b) ordina le necessarie modificazioni o demolizioni, assegnando all'uopo un breve termine;

c) commina, pel caso che decorresse inutilmente il termine assegnato, la demolizione di ufficio, e questa anche per le opere non tempestivamente modificate;

d) avverte il contravventore che la efficacia esecutiva del decreto è subordinata alle condizioni di cui all'articolo seguente.

Art. 44

Il decreto è, per cura del cancelliere, notificato senza ritardo all'interessato.

Se entro 10 giorni dalla notificazione questi non faccia istanza perchè sia fissato il dibattimento, e, fatta la istanza, non comparisca all'udienza designata, nè giustifichi un legittimo impedimento il decreto acquista forza di giudicato ed il pretore ne ordina l'esecuzione

Se nel termine stabilito, l'interessato faccia istanza perchè sia fissato il dibattimento e all'udienza designata comparisca, il decreto si considera come non avvenuto; ma in caso di condanna, sarà inflitta una pena non inferiore al doppio di quella precedentemente pronunziata.

Art. 45.

Dal momento della notifica e sino al provvedimento definitivo, l'intimato è tenuto a sospendere i lavori, e se contravvenga a tale obbligo, è punito ai sensi dell'art. 41.

Art. 46.

Quando ai fini del dibattimento siano necessari ulteriori o migliori accertamenti tecnici, il pretore nominerà di ufficio uno o più periti, scegliendoli nel personale tecnico dello Stato, o di altre pubbliche Amministrazioni, ed in mancanza, fra i liberi professionisti.

Art. 47.

I provvedimenti di cui alle lettere *b*) e *c*) dell'art. 43, sono da emettere, sia nei decreti, che nelle sentenze, anche quando l'azione penale sia prescritta o altrimenti estinta.

I provvedimenti stessi non sono applicabili al proprietario il quale dopo aver proceduto a riparazioni, ricostruzioni o nuove costruzioni abbia domandato ed ottenuto dal genio civile la dichiarazione che sono state osservate le presenti norme.

Art. 48.

Una copia di ogni decreto, ordinanza di esecuzione o sentenza, che vengano emessi in virtù delle precedenti disposizioni, dovrà entro

cinque giorni dalla sua data, essere trasmessa, per cura del cancelliere, al competente ufficio del genio civile.

Art. 49.

Se, divenuto esecutivo il decreto ed irrevocabile la sentenza, il condannato non si uniformi all'obbligo impostogli di modificare o demolire le opere in contravvenzione, spetterà al genio civile con l'assistenza, se del caso, della forza pubblica, di procedere, a spese del contravventore, alle demolizioni come alla lettera c) dellart. 43.

Nessuna azione è ammessa per risarcimento di danni in dipendenza di tali demolizioni, a meno che non siano derivati da inosservanza delle usuali regole d'arte.

Art. 50.

Le sentenze sono, in ogni caso, appellabili e il termine per l'appello è di giorni 15, ferme, per la decorrenza di questo, le distinzioni di cui all'art. 355 del Codice di procedura penale.

Art. 51.

Le disposizioni della legge 26 giugno 1904, n. 267, non sono applicabili alle condanne pronunciate in applicazione delle precedenti disposizioni.

Art. 52.

Quando concorrano ragioni di particolare gravità ed urgenza, il prefetto può, per le modificazioni o demolizioni richieste dall'osservanza delle presenti norme, valersi del procedimento stabilito dallo art. 378 della legge sui lavori pubblici.

In questo caso spetta esclusivamente al prefetto di promuovere l'azione penale.

Art. 53.

Gli ufficiali di polizia giudiziaria, gli ufficiali del genio civile, gli ingegneri degli uffici tecnici provinciali e comunali, le guardie doganali e forestali, e, in genere, tutti gli agenti giurati a servizio dello

Stato, delle Provincie o dei Comuni, sono incaricati di vigilare per l'esecuzione delle disposizioni contenute nelle presenti norme, e di fare denunzia delle condizioni.

TITOLO VI.

Disposizioni transitorie.

Art. 54.

Pei decreti e le sentenze di condanna, che, emessi prima della attuazione delle presenti norme, fossero ancora da eseguire, relativamente a fatti che le norme stesse non prevedono più come reati, il pretore od il tribunale competente, con apposito provvedimento, ne dichiarerà d'ufficio cessata la esecuzione e tutti gli effetti penali, revocando col provvedimento stesso l'ordine di modificazione o di demolizione di edificì ,che fosse contenuto nel decreto o nella sentenza di cui viene a cessare l'esecuzione.

Art. 55.

Il pretore od il tribunale competente, sopra richiesta del pubblico ministero, dell'ufficio del genio civile, o di chi vi abbia interesse, potrà revocare, con apposito provvedimento, l'ordine di modificazione o di demolizione di edifizì, dato con decreti o sentenze per fatti che le presenti norme non prevedano come reati, anche quando i decreti o le sentenze stesse abbiano avuto per ogni altri riguardo esecuzione.

Art. 56.

Prima di provvedere ai sensi indicati negli articoli precedenti 54 e 55, il pretore od il tribunale, da cui sia stato emesso il decreto o la sentenza, dovrà richiedere che l'ufficio del genio civile proceda a constatazioni tecniche per accertare che lo stato e la costruzione dello edificio non contrastino con alcuna delle disposizioni contenute nelle presenti norme e, se sarà necessario, potrà anche ricorrere all'opera

di uno o più periti, in conformità di quanto è stabilito nell'art. 46 di queste stesse norme.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno
GIOLITTI.

Il ministro dei lavori pubblici

SACCHI.

Il ministro di grazia e giustizia e dei culti

FINOCCHIARO-APRILE.

R. Decreto N. 1104 *del 6 settembre 1912, col quale viene istituito, nel Consiglio superiore dei lavori pubblici, un Comitato speciale per l'esame dei progetti degli edifici pubblici governativi da costruire nei paesi colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 d'importo superiore alle Lire 200.000* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12;

Visto l'art. 18 della legge 6 luglio 1912, n. 801;

Visto il R. decreto 18 aprile 1909, n. 193, convalidato con la legge 21 luglio 1910, n. 579;

Vista la legge 28 luglio 1911, n. 842;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto coi ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'approvazione dei progetti per gli edifici pubblici governativi, da costruire nei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908, il cui importo superi le L. 200,000, esclusi quelli di pertinenza delle Amministrazioni della guerra e della marina, è data dal ministro dei lavori pubblici, udito il parere di uno speciale Comitato del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, N. 252 del 25 ottobre 1912.

Allo stesso Comitato sono pure sottoposti, quando o per il loro rilevante ammontare o per altri motivi ne sia fatta richiesta dal ministro dell'interno, quei progetti di opere d'interesse locale la spesa delle quali debba, in tutto od in parte, gravare sui proventi di cui all'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12.

Art. 2.

Spetta al Comitato, istituito con l'articolo precedente, di esercitare, invece del Consiglio superiore dei lavori pubblici, le attribuzioni di cui all'art. 3 delle vigenti norme tecniche ed igieniche obbligatorie nei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908, nonchè di dar parere, in seguito a richiesta del ministro dei lavori pubblici, su tutte le questioni di edilizia sismica e su quelle relative all'interpretazione ed all'uniforme osservanza delle norme predette.

Il Comitato può essere incaricato dal ministro dei lavori pubblici di fare direttamente studi e formulare proposte per la risoluzione di problemi attinenti alla tecnica costruttiva nei Comuni indicati nel comma precedente.

Art. 3.

Il Comitato è presieduto da un presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed è composto di 4 ispettori superiori del genio civile in servizio attivo. Fanno altresì parte del Comitato, per tutte le questioni che non siano di carattere esclusivamente tecnico, il direttore generale dell'amministrazione civile presso il Ministero dell'interno, e quello dei servizi speciali presso il Ministero dei lavori pubblici.

Il presidente ed i 4 ispettori sono designati con decreto del ministro dei lavori pubblici.

Possono, per l'esame e lo studio di determinati affari, con decreto pure del ministro dei lavori pubblici, essere aggregate al Comitato in modo permanente, o volta per volta, persone di riconosciuta competenza scientifica o tecnica.

Art. 4.

Con R. Decreto sarà stabilito quanto occorre per il funzionamento del Comitato. La spesa necessaria sarà prelevata annualmente, con decreto dei ministri dei lavori pubblici e dell'interno, in parte sui fondi assegnati nel bilancio dei lavori pubblici per la costruzione degli edifici pubblici governativi ed in parte su quelli di cui all'art. 1° della legge 28 luglio 1911, numero 842. Sarà, a tal fine, istituito apposito capitolo nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 5.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 6 settembre 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

D. M. *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63 lett. *f* e 64 della legge 7 luglio 1907 N. 429. l'art, 1° della legge 25 giugno 1909 N. 372 e l'art. 1° del R. D. 28 giugno 1912 N. 728;

Sulla designazione fatta dal Consiglio dell'Industria e del Commercio:

DECRETA:

Il Sig. Comm. Renzo SABBADINI è chiamato a far parte del Consiglio Generale del Traffico quale uno dei rappresentanti del Consiglio dell'Industria e del Commercio.

Roma, addì 19 *ottobre* 1912.

Il Ministro
E. SACCHI.

D. M. *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63, lett. *h*, e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, l'art. 1° della legge 25 giugno 1909, N. 372, e l'art. 1° del R. D. 28 giugno 1912, N. 728;

Visto il Decreto Ministeriale 25 ottobre 1908 col quale il Sig. Cav. Avv. Pietro Rembado veniva nominato Consigliere del traffico in rappresentanza dei sodalizi della Stampa italiana;

Sulla designazione fatta dal Consiglio generale della Federazione nazionale fra le associazioni giornalistiche italiane nella sua adunanza del 17 ottobre 1912;

DECRETA:

Il Sig. Cav. Avv. Pietro Rembado è confermato membro del Consiglio generale del traffico quale rappresentante dei sodalizi della Stampa italiana.

Roma, addì 3 *novembre* 1912.

Il Ministro
E. Sacchi.

Ordine di Servizio N. 352. (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910)

Dall'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV, devono essere depennati i seguenti sodalizi:

SEDE	DENOMINAZIONE
Rimini	« Libertas »
Modena	« La Fratellanza »
Siena	Sport Club « Senese »
Spoleto	Unione Sportiva
Genova	« Aquila Sport »
Sampierdarena	« Nicolò Barabino »
Savona	« Sport Club »
Verona	« Scaligero »
Tortona	« Ardisci e Spera »

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 353 (M.).

Cessazione del servizio di corrispondenza con la tramvia Asti-Cortanze esercitata dalla Società Astese-Monferrina.

(Vedi Ordine di Servizio N. 292-1910).

In conseguenza dell'apertura all'esercizio della linea Asti-Chivasso resta soppresso il servizio di corrispondenza attualmente

esistente a mezzo della stazione di Asti con la Tramvia Asti-Cortanze esercitata dalla Società Astese-Monferrina.

Di quanto sopra si dovrà prendere nota nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza depennando l'indicazione delle stazioni di Serravalle, Chiusano, Montechiaro e Cortanze della Tramvia predetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 354. (C.).

Tariffa eccezionale n. 1059 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 215-1910)

Col 16 novembre 1912 la tariffa eccezionale N. 1059 serie *B*, valevole per i trasporti di « legname greggio in assami preparati per doghe e pertiche spaccate rifesse per cerchi da botti », sarà estesa alle spedizioni in partenza da Soverato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 355 (C.)

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 329-1912).

In seguito a comunicazioni pervenute dalle Ferrovie austriache, devono essere introdotte, nella Parte II (fascicolo I *a*) della tariffa diretta, con effetto dal 16 ottobre 1912, le seguenti aggiunte:

Pag. 23 - Inserire, nella relazione Kufstein - Peri transito (classe

a prevista per la grande velocità) il prezzo di Fr. 15.38 col richiamo (2) ed aggiungere, in calce alla pagina la seguente nota:

« (2) Questo prezzo, valevole soltanto per le merci spedite con treni diretti, comprende la sopratassa del 50 %, prevista dal paragrafo 2 (8) delle Prescrizioni di tariffa (Parte I B) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 356. (C.).

Concessioni speciali XI e XX.

Partecipasi che, in seguito ad accordi intervenuti col R. Commissariato dell'Emigrazione, è stata ammessa l'applicazione delle Concessioni speciali XI e XX anche pei viaggi degli operai e braccianti che si recano in Libia a proprie spese, per ragioni di lavoro, o che ne ritornino, beninteso sotto l'osservanza di tutte le norme e condizioni delle suaccennate Concessioni speciali.

Pei viaggi suddetti, tanto se effettuati in base alla Concessione Speciale XI, quanto se eseguiti in base a quella XX, è obbligatorio da parte degli interessati il possesso del passaporto che rilasciano le R. Prefetture.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 86. (C.)

Aggiunte all'elenco delle linee ferroviarie ammesse alla Convenzione internazionale pel trasporto delle merci per ferrovia (Convenzione di Berna - edizione 15 febbraio 1911).

(Vedi Circolare N. 84-1912).

Rispettivamente a datare dal 16 settembre, 20 settembre e 1° ottobre 1912 sono state ammesse alla Convenzione Internazionale per il trasporto delle merci in ferrovia le seguenti nuove linee:

1. — *Saline di Volterra-Volterra.*
2. — *Busca-Dronero.*
3. — *Ostiglia-Nogara.*

Essendo esse gestite dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, dalla quale sono state aperte all'esercizio, debbono ritenersi comprese nella rete indicata al numero 1 dal capitolo A della « *liste des lignes des chemins de fer, auxquelles s'applique la Convention sur le transport de marchardises par chemins de fer* » (Convenzione di Berna) edita dall'Ufficio Centrale dei trasporti di Berna (edizione 5 febbraio 1912) e distribuita, a suo tempo, dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva Prodotti di Firenze.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 87. (M.).

Servizio noleggio cuscini.

(Vedi Ordini di Servizio N. 75-1906 e 112-1906 e Circolari N. 20-1908, 3-1909 e 28-1910).

Nelle stazioni di Cosenza e Siracusa è stato attivato il servizio di noleggio cuscini ai viaggiatori, sotto l'osservanza delle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 75-1906.

VARIAZIONI da apportare all'Elenco dei Rappresentanti e dei Delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
1ª	Delegato	**Degaudenzi** cav. Ing. Rocco - Ispettore capo - Sez. Mant. Torino C.	**Degaudenzi** cav. uff. ing. Rocco - Ispett. capo - Sez. Lavori Torino C.
1ª	Delegato supplente	**Viglione** cav. ing. Ottavio - Ispettore capo - Sez. Mov. Genova.	**Viglione** cav. ing. Ottavio - Ispettore capo - Div. Mov. Genova.
2ª	Delegato	**Sclavo** cav. Giuseppe - Ispettore princ. Sovr. Scalo marittimo Molo Vecchio - Genova.	**Sclavo** cav. Giuseppe - Ispettore principale - Sez. Mov. Genova.
2ª	Id.	**Candeloro** dott. Vincenzo - Ispettore princ. - Servizio Centrale XI Bologna.	**Candeloro** dott. Vincenzo - Ispettore principale - Servizio Lavori Roma.
3ª	Delegato supplente	**Bastianini** Augusto - Capo uff. Rag. comp. - Ancona.	**Bastianini** Augusto - Capo ufficio - Rag. comp. Roma.
5ª	Delegato	**Fraboni** geom. Guido - Disegnatore - Servizio Cent. XI - Bologna.	**Fraboni** geom. Guido - Disegnatore - Sez. Lavori Castellammare Adr.
6ª	Delegato supplente	**Picarelli** Salvatore - Applicato princip. Div. Mant. Sorv. Napoli (linee calabresi).	**Picarelli** Salvatore - Applicato principale - Servizio Lavori Roma.
8ª	Id.	**Sûssberg** Laura - Scrivana - Serv. Cent. XI - Bologna.	**Süssberg** Laura - Scrivana - Servizio Lavori Roma.
12ª	Delegato	**Sabattini** Enrico - Capo squad. dei Mag. - Mag. Appr. Granili. **28.10.1912 Morto.**	**Castagnaro** Emanuele - Capo squadra dei mag. - Mag. Napoli. **(Diventato Delegato).**
18ª	Delegato supplente	**Ercole** Salvatore - Macchinista treni elett. - Rimessa loc. elet. Pontedecimo.	**Ercole** Salvatore - Macchinista treni elettr. - Dep. loc. elettr. Campasso.
19ª	Id.	**Lembi** Luigi - Fuochista C. M. V. - Staz. Lucca (Traz.)	**Lembi** Luigi - Fuochista - Staz. Lucca (Traz.).
27ª	Id.	**Sclavo** Camillo - Capo staz. di 3º gr. - Staz. Modane.	**Sclavo** Camillo - Capo staz. di 2º gr. - Staz. Modane.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
28ª	Delegato	**Vesce** Crescenzo - Applicato - Staz. Monza.	**Vesce** Crescenzo - Applicato - Staz. Vitulano.
28ª	Rappresentante supplente	**Paladino** Giuseppe - Applicato - Staz. Celle Bulgheria.	**Paladino** Giuseppe - Capo staz. di 3º g. - Staz. Celle Bulgheria.
33ª	Delegato	**Garribba** Alfredo - Capo sq. alle merci - Staz. Roma Term.	**Garribba** Alfredo - Capo squ. alle merci - Staz. Roma Trast.
34ª	Delegato supplente	**Andreoli** Natale - Deviatore - Staz. Venezia C.	**Andreoli** Natale - Deviatore - Staz. Mestre.
35ª	Delegato	**Di Prete** Emilio. - Manovratore - staz. Pisa.	**Di Prete** Emilio - Manovratore - P. V. Parma.
36ª	Id.	**Fornasari** Savino - Manovale - Staz. Piacenza.	**Fornasari** Savino - Guardia di staz. - Staz. Piacenza.
39ª	Id.	**Fantozzi** Enzo - Frenatore - P. V. - Firenze.	**Fantozzi** Enzo - Guardafreno - P. V. Firenze.
40ª	Id.	**Crovella** Carlo - Capo tecnico di 3º grado - Officina Carmagnola (Indus. privata) - Div. Traz. Mat. Torino.	**Crovella** Carlo - Capo tecnico di 3º gr. - Officine Verona.
45ª	Rappresentante	**Montalto** Vito - Capo Macchinista di 2ª - Palermo. **Rinunciatario** – Rimane però Delegato per la circoscrizione Napoli-Reggio C.-Messina-Catania-Siracusa.	**Marasà** Giovanni - Capo macchinista di 1ª - Palermo. **(Diventato Rappresentante)**

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 171R (C.)

Esposizione internazionale d'igiene sociale in Roma.

(Vedi Circolari N. 136R-1911, 72R e 88R-1912).

Si avverte che il periodo di tempo utile per l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, pei viaggi degli espositori e giurati, è stato prorogato a tutto il 31 dicembre 1912.

Per la stessa data sono stati prorogati i termini di tempo utili per l'applicazione delle riduzioni pei trasporti delle merci e degli oggetti di ritorno dalla esposizione sovraccennata.

Circolare N. 172R (C.)

II Esposizione nazionale di belle arti in Napoli.

Per la circostanza della esposizione sovraindicata devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni di opere d'arte, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 10 novembre 1912 al 15 aprile 1913.

SPEDIZIONI DI OPERE D'ARTE.

Andata: dal 10 novembre al 1° dicembre 1912.
Ritorno: dal 15 novembre 1912 al 15 aprile 1913.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sicilia.

Essi saranno all'uopo muniti di due distinte richieste, una da servire pel viaggio sulle Ferrovie dello Stato, sulla quale dovrà essere indicata la via di Palermo-Mare, l'altra per l'acquisto, all'Agenzia di Navigazione di Palermo, del biglietto per la traversata marittima Palermo-Napoli e viceversa.

Le stazioni della Sicilia dovranno in tal caso applicare il ribasso stabilito dalla Concessione speciale I per il percorso fino a Palermo e viceversa.

Prescrizioni speciali per le agenzie della navigazione di stato.

L'Agenzia di Navigazione di Stato di Golfo Aranci verso ritiro della richiesta, rilascerà i biglietti di passaggio di andata e di ritorno Modulo I-701 e I-702 per la traversata marittima fino a Civitavecchia e l'Agenzia di Palermo quelli di andata e di ritorno per la traversata marittima fino a Napoli, incassando il prezzo delle *Concessioni speciali* (prime tre colonne dei prezzi indicati nell'*Allegato al fascicolo « Condizioni e tariffe pei trasporti fruenti di concessioni speciali »* Edizione 1° dicembre 1910, avvertendo che detto prezzo deve essere raddoppiato per comprendervi anche il ritorno.

Sui biglietti Mod. I-701 e I-702, dovrà essere indicata in penna ed in modo ben visibile la validità dal 10 novembre 1912 al 15 aprile 1913, oltre alla indicazione, sopra entrambi i biglietti, del numero della richiesta ritirata.

I biglietti marittimi Mod. I-702, non saranno validi pel ritorno se non portano al pari di quelli ferroviari Mod. I-202 il

bollo del Comitato, come prova dell'avvenuto intervento di viaggiatore all'Esposizione.

Le Agenzie di Navigazione di Stato di Civitavecchia e di Napoli, dovranno perciò prima di procedere alla vidimazione del biglietto marittimo Mod. I-702, assicurarsi che esso porti il bollo d'intervento all'Esposizione, senza del quale non dovrà essere tenuto valido pel ritorno.

Circolare N. 173R. (C.)

Il Congresso nazionale dei sottocomitati studenteschi della Società "Dante Alighieri" in Venezia.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 14 al 20 novembre 1912.

Ritorno: dal 17 al 24 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna:

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per essi saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R riguardante il « I° *Congresso nazionale del Partito Radicale Italiano in Roma* ».

Circolare N. 174^B. (C.)

Congresso della Società degli agricoltori italiani in Cerignola, Bari e Lecce.

Per la circostanza del congresso sopra indicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti in destinazione delle stazioni di Cerignola Città o di Lecce e viceversa, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 13 al 22 novembre 1912.

Ritorno: dal 17 al 28 novembre 1912.

Per il tratto Cerignola stazione-Cerignola città, saranno da computarsi i prezzi di corsa semplice raddoppiati di cui l'allegato all'Ordine di Servizio N. 302-1911.

Ai partecipanti sarà eccezionalmente consentito, sia nell'andata che nel ritorno, di effettuare due fermate intermedie.

Le fermate possono essere di qualunque durata, purchè entro i limiti di tempo rispettivamente stabiliti per i viaggi di andata e per quelli di ritorno.

Però i viaggiatori non potranno partire dalla stazione originaria dei viaggi tanto di andata quanto di ritorno, nè da una stazione intermedia di fermata, dopo scaduti i termini di tempo sopra indicati.

I viaggi iniziati in tempo utile possono essere compiuti anche se nel corso di essi scadono i limiti di tempo suddetti, a condizione che i viaggiatori si rechino direttamente a destinazione senza fermarsi nelle stazioni intermedie.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa per i partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna.

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per essi saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R del corrente anno relativa al I° *Congresso Nazionale del Partito Radicale Italiano in Roma.*

Circolare N. 175R (C.)

Congresso dell'Associazione tra i medici dei manicomi pubblici italiani in Ancona.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale 1, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 13 al 19 novembre 1912

Ritorno: dal 17 al 26 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci - Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo - Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per essi saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912 riguardante il I° *Congresso nazionale del Partito Radicale Italiano in Roma.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, novembre 1912 - Tip. Editrice Nazionale - C-80.

(i

Ve

cui
viene

zioni
sendo
piazz
sibil
me. a
dalla
N
viene
ambo
vizio
per en
per
pronto
Se
plicarvi
camente
stazione
delle in
olo in
Di r
etichetta

Circolare N. 22v (M. e V.)

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell' Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 novembre 1912, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. G-318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. G-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. G-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove ven-

gono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione del Materiale mobile nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

AI_z^{CR} N. 18886 - 18921.

BI_z^{CR} » 29315 - 29340 - 29364.

ABI_z^{CR} » 59482 - 59507 - 59579 - 59581.

ACI_z^{CR} » 68000.

CI_z^{CR} » 41915.

CARRI.

F N. 168645 - 168646 - 168660 - 169075 - 169076 - 169236
169261 - 169294 - 169295 - 169402 - 169430 - 169431
169894 - 169895 - 170234 - 170235 - 170374 - 170526
170527 - 170713 - 170714 - 170736 - 170737 - 170928
170929 - 171182 - 171183 - 171316 - 171317 - 171369
171723 - 171724 - 171758 - 171767 - 171794 - 171907
171938 - 171966 - 171967 - 171996 - 172160 - 172161
172306 - 172307.

L » 474789 - 474790 - 474501 a 475703 - 475735.

P » 653699 - 653806.

Poz » 692400 - 692692 - 692699.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 3, 9, 11. 26. 27. 29 e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Trasporto bagagli - Tardata resa.

In caso di ritardata resa di un bagaglio, oltre al rimborso proporzionale delle tasse di porto, è dovuta la differenza tra il prezzo del bagaglio, nel tempo e nel luogo in cui sarebbe dovuta avvenire la riconsegna ed il prezzo del medesimo nel tempo e nel luogo in cui la riconsegna effettivamente si verificò.

TRIBUN. SULMONA, 3-16 febbraio 1912. — Ferrovie Stato c. Mancini.

IN DIRITTO.

Osserva che essendo pacifico che il bagaglio di che trattasi fu effettivamente messo a disposizione del Mancini trascorsi i termini di resa, tanto che la stessa Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ebbe ad offrire, ed il Mancini accettò, il rimborso integrale del prezzo di trasporto, onde serbare un ordine logico nell'esame del presente gravame, è mestieri di occuparsi, con precedenza, del secondo motivo di esso, come quello che involve appunto la risoluzione della quistione principale che si agita tra le parti, quella cioè di vedere se e quale indennizzo di danni competa al Mancini per la ritardata resa del bagaglio. Ed in proposito, innanzi tutto, va rilevato che, contrariamente a quel che sembra vedere il Mancini, nè il Codice di Commercio, nè le tariffe ferroviarie fanno, in tema di ritardo, per la valutazione dei danni, alcuna distinzione tra merci e bagagli. A convincersi basterà sem-

plicemente ricordare che lo art. 138 delle Tariffe che tratta appunto del ritardo nella resa dei bagagli espressamente richiama e si riporta a quanto è stabilito nella prima parte del seguente articolo 139 e questo non fa alcuna distinzione tra merci e bagagli, ma prescinde del tutto dalla natura delle cose spedite. L'unica distinzione tra bagagli e merci vien fatta invece e nel Cod. di Comm. e nelle tariffe in tema di avaria e perdita, però la distinzione non riguarda punto la valutazione del danno, ma unicamente e solamente la determinazione del prezzo della cosa perduta o avariata per cui diversi criterii si fissano a seconda che si tratti di bagagli e di merci. E tale distinzione è perfettamente logica se si tien conto che non potendo il bagaglio come emerge dall'art. 43 delle Tariffe, contenere altro che effetti di uso, non potevasi evidentemente per determinare il valore di essi, far ricorso all'art. 38 Cod. di comm., criterio stabilito dal legislatore in caso di perdita o di avaria di merci, e perciò appunto egli espressamente dichiarò che il detto valore va fissato secondo le particolari circostanze del fatto, vale a dire tenute presenti la qualità e la natura degli effetti d'uso nel bagaglio contenuti, delle condizioni economiche e sociali del viaggiatore, dello scopo e durata del viaggio ecc.

Ciò premesso, ed addentrandosi nell'esame del secondo motivo di gravame, questo Collegio non può non riconoscere che pienamente fondata è la censura che si muove all'appellata sentenza in quanto il primo giudice pur riconoscendo com'era pacifico tra le parti che nessun dolo o manifesta negligenza vi era stata da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie, ritenne che non il solo danno obbiettivo, competeva al Mancini, ma anche il danno subbiettivo, nella sua semplice entità di danno emergente e lucro cessante, doveva a lui essere rivalutato.

E a convincersi del niun fondamento della tesi sostenuta dal primo giudice basteranno poche osservazioni. Le imprese di trasporto, essendo atti oggettivamente commerciali, non sono regolate dal Codice civile, ma dalla legge commerciale, ed il trasporto ferroviario, per la sua notevole importanza, per il rapporto diretto che ha con l'economia nazionale, fu regolato appunto da una apposita legge speciale, dalle convenzioni del 27 aprile 1885, che tuttora vigono.

Ora sia le disposizioni di questa legge speciale, sia l'art. 405 Cod. di commercio, in caso di avaria e di perdita effettiva o presunta per lungo ritardo, stabiliscono un modo speciale di calcolare il danno, in quanto che lo determinarono nel prezzo corrente della merce nel tempo e nel luogo della riconsegna e richiamano l'applicazione degli art. 1227 e 1229 Cod. civ. solo nel caso che il danno per perdita o avaria sia stato operato con dolo o manifesta negligenza.

Ciò posto nel caso di semplice ritardo, che certo presenta minor gravezza della perdita totale o parziale della merce, non puossi, come fece il primo giudice ritenere sempre applicabili le disposizioni del codice civile che, come s'è visto, il legislatore richiamò solo in caso di dolo o manifesta negligenza del vettore, giacchè se ciò si facesse si andrebbe incontro a questa illegale ed illogica conseguenza che mentre non solo la perdita effettiva, che con felice definizione venne chiamata ritardo all'infinito, ma puranche il ritardo perdurato per lungo tempo andrebbe risarcito con un criterio unico e prefisso nel solo valore della merce, aestinatio rei, il semplice ritardo, al contrario, darebbe luogo al risarcimento del danno, nella sua duplice entità di diminuzione effettiva del patrimonio del creditore e di mancato aumento di esso. E poichè questa interpretazione urta con la logica, col buon senso e con ogni criterio giuridico, e non è neppur lontanamente supponibile che il legislatore abbia mai potuto sanzionare l'anacronismo ed il manifesto assurdo che il risarcimento del danno per ritardo (evento meno grave) possa superare il risarcimento del danno stabilito per la perdita effettiva e presunta (evento più grave) è da riconoscere che sebbene l'art. 403 Cod. di comm. e l'art. 139 delle Tariffe accennano, in genere, pel ritardo, al risarcimento del maggior danno, senza specificare nient'altro sorge nell'apprezzare il cennato maggior danno la necessità di applicare per analogia lo stesso criterio stabilito per il caso simile ed analogo della perdita effettiva o presunta degli art. 405 Cod. di comm. e 140 delle Tariffe, applicazione per analogia autorizzata dall'art. 3 delle disposizioni del Codice civile per l'interpretazione delle leggi, e dall'art. 1 del Codice di commercio che dispone che in materia di commercio si applicano le leggi commerciali e gli usi mercantili, e solo in mancanza, il Codice civile. E coordinando appunto gli

art. 405 Cod. di comm. e 139 e 140 delle Tariffe e interpretando l'uno a mezzo dell'altro, dal loro contesto si deduce che se per la perdita e per il ritardo prolungato lungo tempo non si ha diritto che al solo valore della merce, pel semplice ritardo il risarcimento del maggior danno non può essere costituito che dal prezzo differenziale sul valore della merce al luogo e al tempo della riconsegna in confronto di quello avuto al tempo in cui, per contratto, dovesse esser resa (danno obbiettivo). Invano poi si obbietta, che, ciò ritenendo, trattandosi di bagaglio, mai nulla competerebbe, perchè è molto raro che il bagaglio subisca deprezzamento di valore in caso di ritardo. A prescindere che se anche ciò fosse vero adducere inconveniens non est solvere argumentum, è da notare che tali considerazioni potranno valere de lege ferenda per consigliare una modificazione della legge, ma in pire condito non hanno nessun valore, stante la precisa disposizione degli art. 138 e 139 delle Tariffe.

Che per quanto s'è esposto, essendo indubitato che anche in caso di ritardo di un bagaglio l'Amministrazione delle Ferrovie è tenuta soltanto al risarcimento del danno obbiettivo e cioè alla differenza del prezzo del bagaglio tra il giorno della riconsegna legale e quello della riconsegna effettiva, ne segue che questo Collegio, nel riformare l'appellata sentenza, deve dichiarare inammissibile la disposta prova, e, facendo quello che il primo giudice far doveva, l'attore Mancini va invece abilitato a provare, anche con testi, tutte quelle circostanze che crede influenti a determinare il deprezzamento subito dal suo bagaglio. E poichè le parti non sono d'accordo neppure sulla durata del ritardo, in quanto che mentre il Mancini sostiene che il bagaglio fu messo a sua disposizione dopo sette mesi, l'Amministrazione delle Ferrovie invece afferma che il ritardo fu di soli due giorni, ed è necessario ed indispensabile, pel calcolo del deprezzamento, che ciò sia accertato, l'attore Mancini va anche abilitato a provare con testi tale suo assunto.

Nè s'oppone al vero l'Amministrazione delle Ferrovie, allorchè sostiene che il Mancini, rinunziando alla domanda relativa al chiesto rimborso della tassa di magazzinaggio pagata, riconobbe che il ritardo fu di soli due giorni. A convincersene basta semplicemente leggere il verbale di causa del 24 maggio 1910, dal quale

risulta a chiare note che tale rinunzia fu fatta dal Mancini non perchè riconobbe che il ritardo era stato di soli due giorni, ma sibbene perchè non volle incontrare le spese necessarie per assistere alla prova e fare la riprova in Napoli, come aveva disposto il Pretore. Affermando cosa diversa si verrebbe a far violenza alla volontà del Mancini chiaramente espressa e determinata, e si sposterebbero e violerebbero i termini del contratto giudiziale.

Che il Collegio non ravvisa nè opportuno nè necessario delegare il Pretore del Mandamento Vicaria di Napoli per raccogliere la disposta prova, ma questa potrà benissimo essere espletata in questa città innanzi al primo giudice, al quale, per espressa disposizione dell'art. 492 cod. di Rito Civile, la causa va rinviata. Che anche ogni provvedimento sulle spese del presente giudizio di appello è opportuno sia rinviato al primo giudice.

P. q. m. il Tribunale pronunciando sull'appello proposto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con atto del 29 gennaio 1911 avverso la sentenza del Pretore di Sulmona in data 16 agosto 1910, ogni contraria istanza, eccezione e difesa reietta, lo accoglie per quanto di ragione, e vi provvede come appresso:

1. Dichiara che l'indennizzo per ritardata resa di un bagaglio, oltre al rimborso proporzionale della tasse di porto consiste nella corresponsione del danno obbiettivo e cioè nella differenza tra il prezzo del bagaglio nel luogo e tempo in cui fu messo a disposizione.

2. Dichiara conseguentemente inammissibile la prova disposta dal Pretore e, facendo quel che il primo giudice far doveva, abilita l'attore Mancini Nicola a provare anche con testi, che il bagaglio da lui spedito in Napoli dalla Stazione di Sulmona-Introdacqua il 6 aprile 1909 fu messo a disposizione di esso Mancini dopo sette mesi, ed inoltre tutte quelle circostanze che crede influenti a determinare il depreziamento subito dal suo bagaglio.

La riprova è di diritto.

3. Rinvia la causa avanti il primo giudice per il corso ulteriore del giudizio ed anche per i provvedimenti sulle spese di questo giudizio di appello.

Pignoramento somme esistenti nelle casse dell'Amministrazione ferroviaria.

Il denaro esistente nelle casse di una Pubblica Amministrazione non è soggetto a pignoramento da parte di un privato creditore dell'Amministrazione stessa. La questione non cambia se si è di fronte all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, perchè quantunque autonoma, fa sempre parte integrante dell'ordinamento politico Amministrativo dello Stato.

TRIBUN. ROMA, 11-21 giugno 1912. — Ferrovie Stato c. Sindoni e Rainati.

FATTO.

Osserva che i coniugi Turillo Sindoni ed Anna Rainati il 1° settembre 1908 iniziarono giudizio innanzi a questo Tribunale contro le Ferrovie di Stato affermando d'essere rimasti vittima di un incidente ferroviario alla Stazione di Padova: deducevano cioè che essi erano stati spinti con malgarbo dal personale in una vettura di III classe nel diretto della linea Bologna-Roma, e ciò fu causa che il Sindoni battesse contro i predellini della soglia della vettura ferendosi al gomito ed al ginocchio destro, e fu causa ancora di non lieve spavento e di una crisi nervosa alla Rainati anche perchè nella ressa cadde la loro domestica che teneva il bambino.

Che il Tribunale escluse ogni diritto di risarcimento alla Rainati, e con Sentenza del 20 aprile 6 maggio 1901 condannò l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato al pagamento di L. 1000 a favore del Sindoni ed a 3/4 delle spese del giudizio. Di questa sentenza non si accontentarono i coniugi Sindoni, e la Corte d'Appello investita del gravame, con Sentenza del 29 febbraio 9 marzo di quest'anno, confermò il pronunziato del Tribunale nei riguardi della Rainati e condannò l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a pagare al Sindoni la somma di L. 4000 e relativi interessi legali oltre alle spese dell'intero giudizio d'appello.

Che dopo ciò il Sindoni con atto del 4 aprile scorso faceva precetto alle ferrovie di pagargli nel termine di 5 giorni la somma di L. 4575 con minaccia di procedere ad esecuzione forzata, e difatti non avendo l'Amministrazione pagato la somma il Sindoni nel 12 dello stesso mese a mezzo dell'Uff. Giudiziario Tito Vespasiani faceva procedere negli uffici delle Ferrovie dello Stato alla Stazione di Termini al pignoramento della somma di L. 4630, che venivano prelevate dalla cassa esistente negli Uffici della Direzione Compartimentale nonostante le proteste del Cassiere Gualtiero Faccioli e dell'avv. Ugo Saltini addetto anch'esso a quell'Amministrazione. Che le Ferrovie dello Stato nel giorno successivo facevano opposizione al pignoramento, deducendo ch'esso è illegale, perchè eseguito sopra somma destinata e necessaria al regolare andamento del pubblico servizio delle Ferrovie e quindi sopra somme sottratte per ragione della loro destinazione ad esecuzione forzata.

Che comparso in giudizio il Sindoni egli resisteva alla pretesa delle Ferrovie, e quindi nell'udienza di spedizione le parti conclusero come sopra è trascritto.

IN DIRITTO.

Osserva che la quistione sollevata nella causa attuale è una sola ed involge esclusivamente una indagine strettamente di diritto, vedere cioè se il danaro esistente nelle casse di una Pubblica Amministrazione ne sia soggetto a pignoramento da parte di un privato creditore della stessa Amministrazione.

La questione non è nuova, ed anzi come è noto per il passato è stata vivamente dibattuta ed ampiamente discussa ed anche diversamente risoluta secondo i criteri che si avevano a guida e soprattutto guardando la fonte da cui quelle somme provenivano ritenendosi che fossero impignorabili se riguardassero proventi d'imposte, ed inchinando alla soluzione contraria nel caso che quelle somme fossero il prodotto di beni patrimoniali.

Ma a portare viva luce nel dibattito sopravvenne nella dottrina il magistrale contributo fornito dal Mortara, il quale potè in ma-

niera esauriente dimostrare che quella distinzione puramente empirica non aveva ragione d'essere poichè tutte le somme esistenti nelle casse di una Pubblica Amministrazione si sottraggono all'esecuzione forzata da parte dei privati. E difatti le norme contenute nel secondo libro della procedura civile sono un logico e necessario corollare delle disposizioni racchiuse negli art. 436 e 1948 del Codice, articoli i quali non attagliano ai beni d'una Pubblica Amministrazione. Non invero concepibile, che una Pubblica Amministrazione possa a suo libito godere e disporre del proprio patrimonio nel modo che più le piaccia e tanto meno è concepibile che una Pubblica Amministrazione possa essere tenuta all'adempimento delle contratte obligazioni con tutti i suoi beni, in guisa che poss'essere lecito ad un privato d'adottarne alcuno allorchè la Pubblica Amministrazione non soddisfaccia a tempo quanto deve al privato. Basta considerare il modo con il quale lo Stato provvide alle varie esigenze, il fine a cui il Pubblico erario è rivolto per comprendere agevolmente come qualora fosse rogitata una esecuzione forzata da parte dei privati sulla pubblica pecunia potrebbero essere sconvolti tutti i Pubblici servizi e sarebbero anche manomesse tutte le norme imposte dalla legge e dal regolamento sulla contabilità dello Stato.

Che del resto basta riscontrare i verbali della commissione coordinatrice per accertarsi che l'intenzione dei compilatori del Codice di procedura civile fu per l'appunto quella di escludere i beni delle Pubbliche Amministrazioni dell'esecuzione forzata. Qualunque possa essere l'opinione sullo scarso valore che i lavori preparatori abbiano per l'interpretazione della legge nel caso in esame tale valore non può negarsi perchè non vi fu nessuna discrepanza di vedute nell'accettare un simile principio, il quale perciò non rappresenta l'opinione più o meno autorevole di qualche singolo commissario, ma il pensiero collettivo della Commissione coordinatrice incaricata della compilazione del testo definitivo della legge.

Nè la questione può cambiare aspetto per il fatto che si è di fronte alle Ferrovie di Stato giacchè quantunque trattasi di una Amministrazione autonoma, con speciale bilancio e speciali controlli. essa fa sempre parte integrante dell'organismo politico amministrativo dello Stato. onde tutti i beni appartenenti alle Fer-

rovie dello Stato debbono essere regolati alla medesima stregua d'ogni altra attività spettante allo Stato medesimo. La distinzione era possibile con le vecchie teoriche di cui innanzi si è fatto cenno, ma non è possibile più ora dopo il logico orientamento fornito dalla teorica del Mortara.

Occorre appena accennare che sotto questo profilo la questione si è presentata più volte innanzi al Tribunale, ma si è respinta costantemente la base tendente a sottrarre le Ferrovie dello Stato alle norme regolamentari d'ogni altra pubblica amministrazione, onde sembra superfluo insistere ulteriormente. Nè sono fondati i lamenti del Sindoni perchè se è vero che il privato non possa con i metodi ordinari dell'esecuzione forzata costringere la pubblica amministrazione a soddisfargli quanto gli è dovuto, non è meno vero che al privato resta aperto ampio campo per costringere per altra via la stessa pubblica amministrazione a soddisfargli quanto gli è dovuto ricorrendo agli organi amministrativi per ottenere l'iscrizione in bilancio qualora occorra e l'emissione dei mandati.

Aggiungasi poi che nel caso presente la Corte d'appello condannò le Ferrovie anche al pagamento degl'interessi per cui il ritardo non reca nessun pregiudizio economico al Sindoni.

Che devesi perciò accogliere l'opposizione ecc. ecc.

Errata-corrige

—

Ordine Generale N. 28 (Bollettino 44-1912). A pag. 1053, terzo comma, ultimo alinea; invece di Genova Centrale leggasi *Savona*.

Idem pag. 1061 dopo l' indicazione della linea « Alessandria *(e)*-Ovada *(e)* » segnare una linea sottile di divisione e nella colonna *Sezioni* in corrispondenza della linea « Savona (*e*)-Savona P.(*i*) » aggiungere « Savona (*) ». Nella colonna *Annotazioni* nell'ultima linea sostituire Genova Centrale con *Savona.*

Idem pag. 1059 nella terza colonna alla « Sezione Verona Est » aggiungere la linea: « Vicenza *(e)* - Cittadella *(e)*. »

Ordine di Servizio N. 258 (Bollettino N. 35-1912). Alla pagina 1ª, sesta riga, dell'Allegato *A*, rettificare l'indicazione dell'Ordine di Servizio da 256 in 258.

Alla nota (2) a pagina 5 delle Norme (Allegato *B*) sostituire le parole in parentesi « (veggasi ultimo alinea dell'allegato alle presenti Norme) » con « (veggasi secondo alinea della nota (3) all'allegato alle presenti Norme) ».

Ordine di Servizio N. 347 (Bollettino N. 44-1912). Alla terza linea, invece di: « *Montecarotto-Castellino* » leggasi « *Montecarotto-Castelbellino* ».

—

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . . .	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO V - N. 46

14 NOVEMBRE 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SUPPLEMENTO

INDICE

Resoconto sommario delle conferenze parziali tenutesi nei giorni 22 e 23 ottobre e 4 novembre 1912 coll'intervento del Direttore Generale Ing. Riccardo Bianchi e dei rappresentanti delle categorie 37ª, 38ª e 39ª per l'esame delle memorie presentate dai Rappresentanti medesimi.

Roma, ottobre 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

RAPPRESENTANZA DEL PERSONALE

Resoconto sommario delle conferenze parziali tenutesi nei giorni 22 e 23 ottobre e 4 novembre 1912 con l'intervento del Direttore generale ingegnere Riccardo BIANCHI e dei rappresentanti delle categorie 37ª, 38ª e 39ª, per l'esame delle memorie presentate dai rappresentanti medesimi. (1)

22 E 23 OTTOBRE 1912.

Categoria 38ª (Capi conduttori — Guidatori dirigenti di treni elettrici — Conduttori — Capi frenatori).

Rappresentante Sig. OBERTI Repubblicano.

Categoria 39ª. (Guardafreni-Frenatori).

Rappresentante Sig BABINI Ettore.

1. — *Dormitori.*

Data l'attuale condizione antigienica di molti dormitori si richiede che questi vengano migliorati, a seconda dei dettami della scienza e dell'igiene, e che siano ubicati nei recinti delle stazioni.

Molto si è fatto per migliorare le condizioni dei dormitori. Per nuove costruzioni, ampliamenti, adattamenti, impianti di bagni, di lavabi, riscaldamento, illuminazione, ecc. si erano spese al termine del 1911 L. 1,500,000 circa. Si stanno eseguendo nuovi lavori per L. 450,000. Sono poi in corso di approvazione altri lavori per L. 270,000 ed altre molte proposte si stanno studiando.

I Capi Compartimento hanno proceduto o stanno procedendo a visite generali dei dormitori per esaminare quali altre migliorie

(1) Di seguito ad ogni domanda (distinta in carattere corsivo) sono riportate le risposte.

Alla fine del resoconto sono riportate le risposte alle domande presentate da più rappresentanti sullo stesso argomento.

siano necessarie ed attuabili compatibilmente con le somme che si possono all'uopo mettere a disposizione.

I rappresentanti avendo segnalato diversi casi di deficienza, il Direttore Generale ha dichiarato che si prenderanno al riguardo gli opportuni provvedimenti.

2. — *Stanza di ricovero nelle stazioni e nei Depositi di personale viaggiante.*

Nelle stazioni in cui i treni abbiano lunga sosta, a togliere l'inconveniente che il personale sia costretto a bighellonare per la città o per le osterie, si richiede una stanza con illuminazione, riscaldamento, sedili e tavoli, ed il mezzo per riscaldare le vivande.

Nei Depositi P. V. un medesimo locale per le Squadre di riserva.

Si vedrà di soddisfare la domanda nei limiti del possibile.

3. — *Squadre specializzate ai treni diretti.*

In considerazione che la scorta dei treni viaggiatori a lungo percorso non richiede speciali attitudini nè speciali meriti, perchè ogni agente di qualsiasi qualifica ha superato le prove necessarie a conseguirla, e dato anche il frazionamento del servizio che contribuisce a formare turni dannosi tanto al personale che all'Amministrazione per maggior dispendio di agenti, nell'interesse generale e per quell'alto senso di giustizia il quale stabilisce che a parità di merito siano corrisposte parità di compensi e di attribuzioni, si ritiene che vengano senz'altro abolite le squadre specializzate.

L'istituzione delle squadre specializzate per i treni diretti ha corrisposto alle aspettative portando un miglioramento nel servizio, del quale il pubblico si è dimostrato soddisfatto: perciò debbono essere mantenute.

I rappresentanti notano che si sono esclusi dalle squadre specializzate per ragioni di età agenti ancora ben portanti ed adatti per servizio ai treni diretti, mentre se ne trovano altri assolutamente inadatti.

Il rappresentante della 38ª categoria nota anche che i turni comprendono viaggi eccessivamente lunghi per il Capo conduttore.

Esistono disposizioni perchè la buona scelta del personale da destinarsi alle squadre specializzate sia fatta tenendo conto delle attitudini degli agenti per ben disimpegnare il loro servizio: si raccomanderà che esse vengano rigorosamente applicate nel modo voluto e necessario per il fine a cui mirano.

Si provvederà affinchè i viaggi troppo lunghi prescritti da qualche turno siano opportunamente ridotti.

4. — *A maggior tutela degli interessi dell'Amministrazione e del personale che deve eseguirli, si richiede che alla compilazione dei turni di servizio intervenga una rappresentanza del personale per ogni qualifica in ogni Deposito in contradditorio coi Capi conduttori principali.*

Per evidenti ragioni, non può ammettersi che una rappresentanza del personale intervenga negli studi per la formazione dei turni di servizio.

Però, come da tempo è stabilito, in occasione di cambiamento di turni il personale interessato continuerà ad esser sentito dai superiori locali, per poter tener conto, nei limiti del possibile, dei suoi desiderati.

Nella formazione dei turni poi si cercherà di far riposare quanto più è possibile il personale in residenza; e, se vi sono servizi di treni merci eccessivamente lunghi, saranno opportunamente ridotti. Si continuerà poi ad esaminare le proposte del personale relative ai turni in corso, per ammettere le varianti giustificate e che non implichino violazioni al Regio Decreto 477-1902, come talvolta si è constatato.

5. — *È stato di recente pubblicato un Ordine di Servizio che abolisce il libretto personale di massa vestiario.*

Essendo ciò contrario ad ogni buona norma di giustizia perchè

vien tolto al personale il diritto di controllare quanto spende, si domanda l'immediato ripristino del libretto.

Non è il caso di ripristinare il libretto di massa vestiario, abolito perchè dava luogo a troppe registrazioni e ad inconvenienti.

Si nota però che, dietro apposita richiesta da parte del personale di conoscere lo stato dei suoi conti, già si provvede comunicandogliene un estratto.

A garanzia nel collaudo delle stoffe per le uniformi si richiede che venga nominata una Commissione eletta dal personale interessato con le stesse facoltà degli altri membri nominati dall'Amministrazione, ai quali dovrà unirsi nei collaudi medesimi.

Per i collaudi dànno già sufficienti garanzie le apposite Commissioni all'uopo istituite; e quindi non si ravvisa la necessità di aderire alla domanda.

I Rappresentanti lamentano che i vestiti sono mal confezionati e che sono consegnati con ritardo.

Si faranno gli opportuni richiami.

In considerazione che l'uniforme è voluta dall'Amministrazione, si domanda che questa sia tenuta a passare a sue spese ad ogni agente un numero di capi di vestiario che verrà stabilito di concerto con la suddetta Commissione del Personale.

Si richiama quanto è detto al punto 6 pag. 1212 *bis* del presente Bollettino.

Data la cattiva prova dei soprabiti loden, si richiede che in luogo di questi vengano distribuiti dei veri impermeabili gommati in uso in molte altre pubbliche amministrazioni e che, per convenientemente ripararli dell'umidità, siano dati i gambali di cuoio.

I Servizi Approvvigionamenti e Movimento esamineranno coi Rappresentanti ciò che convenga meglio di fare in merito a tale domanda, e faranno poi le proposte che risulteranno opportune alla Direzione relativamente al tipo della stoffa ed alla forma dell'abito e dei gambali.

6. — *Responsabilità ai soli colpevoli.*

Si verifica di frequente che in mancanze commesse da uno o più agenti delle squadre dei treni, si usa il sistema di colpire anche chi non è responsabile diretto della mancanza; ad esempio: se un frenatore dopo presentatosi al Capo treno, invece di prender posto sul freno assegnatogli, rimane a terra, viene punito più severamente il Capo treno, malgrado che questi, per la lunghezza del treno, si trovi nell'impossibilità di controllare, all'atto della partenza, se i suoi dipendenti siano ai loro posti.

A togliere tale inconveniente si richiede l'accertamento esatto del responsabile il quale sarà poi tenuto lui solo a rispondere delle conseguenze.

Ogni agente deve rispondere delle mancanze per la parte di responsabilità che gli compete, a seconda delle sue attribuzioni e del grado che riveste.

Naturalmente nei casi in cui sia accertato che l'agente il quale doveva sorvegliare ha adempiuto realmente al suo mandato e ciò non ostante si ebbe a lamentare un'irregolarità, egli non sarà punito.

7. — *Refezione coi treni merci ad orario prolungato.*

Spesse volte coi treni merci, per il loro orario, si parte al mattino dalla residenza per arrivare a destino dopo 10 o 12 ore di viaggio, senza avere potuto usufruire del tempo necessario per la refezione, causa anche il ritardo frequente che riduce le soste in quelle stazioni che più si prestano per rifocillarsi.

Onde sopperire a tali gravi manchevolezze si chiede che ad ogni treno ad orario prolungato sia stabilita una sosta, da rispettarsi in ogni caso, in una data località onde permettere al personale di assentarsi pel suddetto motivo, previa consegna del treno al personale di stazione.

Nella compilazione dell'orario dei treni merci a lungo percorso si fisseranno, compatibilmente con le esigenze del servizio, soste convenienti per dar modo al personale dei treni di rifocillarsi nelle stazioni dove ciò sia possibile e si raccomanderà perchè

le soste stesse siano rispettate, quando ciò si possa fare senza turbare l'andamento dei treni.

Si esclude però fin d'ora che, a scopo di refezione, tutto il personale del treno abbia ad allontanarsi lasciando il treno in consegna alla stazione, dovendo invece il personale di scorta prendere la refezione a turno.

8. — *Spesso vengono emanati dalle Sezioni, Divisioni, Servizi, ecc. Ordini di servizio che distruggono in luogo di completare ciò che è stabilito dai regolamenti e sempre a danno di diritti che competono al personale.*

Ad esempio si cita l'Ordine di Servizio che abolisce il pagamento dei primi 7 giorni di trasferta al personale dei treni.

Ad ovviare a tale irregolarità, che rappresenta una violazione da parte dell'Amministrazione dei patti di assunzione, mentre la si invita a ripristinare il disposto del Regolamento sul personale in merito alle trasferte, si richiede che gli Ordini di servizio abbiano a delucidare integrando gli articoli dei regolamenti non mai ad abolire ciò che v'è sancito.

A termini degli articoli 34 e 35 delle D. C. A., il personale dei treni non avrebbe mai diritto a trasferta per servizi nella giurisdizione o per conto del suo Deposito o della Stazione cui è addetto stabilmente salvo i casi in essi articoli specificati.

Con la circolare 4428/41100 del 30-3-908 si è concesso invece l'indennità di trasferta anche per servizi nella giurisdizione del Deposito dopo 7 giorni di assenza dalla residenza.

La Circolare non viola perciò il Regolamento, ma lo interpreta benevolmente.

Non è esatto quindi che sia una irregolarità il corrispondere le indennità di trasferta solo dopo 7 giorni di assenza dalla residenza.

Tuttavia in analogia a quanto fu detto ad altre categorie il limite di 7 giorni sarà ridotto a 4.

I rappresentanti notano che agli effetti della concessione dell'indennità di trasferta i treni materiali non sono considerati tali quando portano un numero di facoltativo.

Si provvederà per togliere l'equivoco anche per il trattamento da farsi in genere al personale dei treni in servizio ai treni materiali.

9. — *Biglietti di viaggio.*

Riesce sempre difficile ottenere i biglietti, che spettano di diritto, causa le soste nei vari uffici delle relative domande prima che arrivino a quello di emissione, e da questo alle mani dell'agente.

A togliere ciò si richiede che i biglietti di servizio siano distribuiti dai superiori immediati negli uffici dai quali l'agente dipende.

Inoltre che i detti biglietti siano validi per tutti i treni aventi vetture della classe corrispondente, e sia lasciata facoltà di cambiare l'itinerario quando non si voglia più mantenere quello in precedenza stabilito, annullando quel biglietto e sostituendolo con altro col nuovo itinerario.

Si affretterà l'emissione dei biglietti di viaggio dando facoltà ai Capi conduttori principali di rilasciarli direttamente.

Per quanto riguarda la validità per i treni direttissimi si richiama quanto è detto al punto 7 pag. 1212 *bis* del presente Bollettino.

Disposizioni tassative vietano la rinnovazione dei biglietti di viaggio già rilasciati, nè si ritiene di modificarle, giacchè furono adottate appunto per evitare notevoli inconvenienti che si verificavano quando la rinnovazione era ammessa.

10. — *Servizio postale.*

Ad evitare gravi, dolorosi inconvenienti, anche per la poca pratica e conoscenza del personale dei treni in un servizio non di sua competenza e delicatissimo, si domanda che venga abolito il servizio postale da parte del personale viaggiante.

La domanda sarà esaminata per vedere se ed in quanto possa

essere assecondata, compatibilmente cogli obblighi che l'Amministrazione ferroviaria ha verso quella postale.

11. — *I bagagliai sono spesso girati in senso anormale, con vetri rotti alle vedette, scarsi di luce e poco puliti.*

I carri tipo F. D. non sono adatti al servizio dei bagagliai, specie perchè mancanti di vedetta e perchè traballano eccessivamente.

12. — *Le garette dei freni sono sudice e spesso girate in senso contrario alla marcia del treno; inconveniente grave, specie per il Guardafreno di coda.*

Le vedette dei freni hanno spesso i vetri sudici, quando non ne mancano affatto.

13. — *Il rifornimento dei fanali di coda è mal fatto, per cui facilmente si spengono in corsa, ed il Guardafreno va soggetto a punizioni perchè non li riaccende, quantunque gli riesca malagevole il farlo.*

Si richiameranno le disposizioni perchè bagagliai e garette siano girati, per quanto è possibile, in senso normale e sia curata la pulizia e la manutenzione dei medesimi e dei fanali di coda.

Si sta provvedendo per togliere dalla circolazione i bagagliai tipo F. D.

14. — *Per le mansioni che il Guardafreno è chiamato a disimpegnare sembra più logico debba chiamarsi Conduttore alle classi e ciò per il contatto col pubblico che trova più facile chiamarlo con tale appellativo.*

Data la facilità di trovare viaggiatori sprovvisti di recapiti di viaggio o comunque irregolari e la difficoltà di rivolgersi al Capo conduttore per le regolarizzazioni, si richiede che al Conduttore alle classi sia dato in consegna il Mod. I-204 per suppletori.

In via di esperimento si darà in consegna al Guardafreno il Mod. I-204 per il rilascio di biglietti suppletori.

La domanda per la istituzione della qualifica di Conduttore alle classi sarà esaminata a suo tempo.

15. — *Onde evitare che da parte del personale dei treni possano avvenire manomissioni o sottrazioni in colli, merci o bagagli, si richiede che questi viaggino sempre in carri o bagagliai regolarmente piombati.*

Inoltre sia vietato il carico nei bagagliai mancanti delle pareti di divisione degli animali viventi e delle merci di odore nocivo perchè esiziali alla salute.

Non si ritiene di accogliere la domanda circa il carico in carri piombati in termini così assoluti e generali; però saranno accuratamente esaminati dal competente Servizio del Movimento i casi particolari che fossero segnalati dai rappresentanti e per i quali si ritenesse conveniente la piombatura quantunque l'esperienza dimostri l'inefficacia del provvedimento in moltissimi casi, mentre la speditezza del servizio ne soffre.

Circa il divieto di carico nei bagagliai di merci o di animali aventi odore nocivo sarà esaminato che cosa si possa fare per evitare gli inconvenienti lamentati.

16. — *Si chiede che sia lasciato al personale dei treni esclusivamente di coprire i posti di Controllore e Capo conduttore principale mediante esami; i Capi conduttori che per ragioni fisiche siano impossibilitati a viaggiare vengano adibiti al posto di Capo fermata.*

Si segue già il sistema di assegnare in massima i posti di Controllore e Capo conduttore principale al personale meritevole dei treni; ma non si può prendere impegno di riservarli esclusivamente ad esso.

I rappresentanti vorrebbero che i posti fossero messi a concorso per esame fra gli agenti meritevoli.

Si vedrà se ed in quanto l'esame possa contribuire ad una scelta migliore.

In relazione poi ad analogo desiderio espresso dai rappresentanti, la esclusione degli agenti dalla designazione al posto superiore sarà accompagnata da motivazione.

Si terrà infine presente come raccomandazione e nei limiti del possibile la domanda di assegnare a posti di Capo fermata i Capi conduttori che per imperfezioni fisiche non possono più viaggiare.

17. — *Sia ripristinato in tutti i treni il Conduttore.*

Fermo il principio che si debbono evitare tutte le spese inutili, e ciò nello stesso vantaggio del personale che è interessato nelle economie, si farà una nuova revisione del lavoro dei treni ai quali fu tolto il Conduttore per assegnarvelo nuovamente se necessario.

18. — *Per l'abilitazione alle mansioni superiori non vi sia limite di prove di esame, ma ognuno sia libero di concorrere a tutte le sessioni che verranno indette sino al conseguimento della idoneità.*

È stato ammesso recentemente che l'agente caduto in due prove di esame possa essere ammesso ad una terza, dopo trascorsi due anni.

Non si ritiene necessario aumentare il numero di tali prove e tanto meno di renderlo indefinito; piuttosto si disporrà, in relazione al desiderio espresso dai rappresentanti, che le prove possano essere ripetute con intervallo di un anno l'una dall'altra.

19. — *Per la dignità e pulizia che il personale dei treni deve costantemente mantenere, si fa presente all'On. Direzione Generale la necessità di togliere l'obbligo di dar mano al carico e scarico delle merci nelle stazioni, sopperendo alla mancanza di manovali di stazione con uno viaggiante per ogni treno; come pure, per le ragioni suesposte, si insiste a che sia tolto l'obbligo di eseguire manovre da Guardafreni e Frenatori.*

Coll'estensione delle squadre trasbordatrici è diminuita sensibilmente la necessità dell'obbligo del concorso da parte del personale dei treni al carico e scarico delle merci. Tuttavia si confermerà che tale concorso deve essere richiesto solo quando è indispensabile, ma non si può accogliere la domanda di assegnare ad

ogni treno apposito manovale per eseguire le dette operazioni, dovendosi evitare spese non strettamente giustificate.

Si disporrà che il sussidio alle manovre da parte del personale dei treni sia richiesto soltanto nelle stazioni in cui non si abbia all'uopo altro personale disponibile.

20. — *Per tutte le conseguenze che una residenza in località disagiata porta in danno dell'agente e della sua famiglia, come ad esempio in luoghi di malaria, in posti lontani dai centri abitati che tolgono la possibilità di educare i figli, per la mancanza di comodità necessarie alla vita domestica, per l'igiene ecc., si richiede che venga fissato, d'accordo con la Rappresentanza del personale, un termine massimo di residenza in dette località: come pure il termine massimo di residenza nei luoghi dei piani inclinati sia, per i Frenatori e Capi frenatori addettivi, non superiore ad un anno.*

Si richiama quanto è detto al punto 5 pag. 1212 del presente Bollettino.

21. — *Le punizioni per le stesse mancanze sono diverse a seconda dei Compartimenti. Le multe sono comminate a tariffa fissa.*

L'attuale Regolamento ha un'abbondante nomenclatura di mancanze appunto per ottenere per quanto possibile l'uniformità di trattamento nelle punizioni applicate da diversi uffici.

Si nota del resto che, per le punizioni di una certa gravità di competenza del Direttore Generale o del Consiglio d'Amministrazione, l'uniformità è già assicurata.

La recidività deve essere dichiarata quando siano trascorsi due mesi dall'ultima infrazione contestata.

Senza accogliere integralmente la domanda, si potrà tuttavia a suo tempo proporre la riduzione del periodo di 2 anni per la recidiva stabilito dal vigente Regolamento, graduandolo a seconda dei vari generi di mancanze.

L'importo delle multe sia devoluto a beneficio di una istitu-

zione per orfani di ferrovieri amministrata da una Commissione mista di Funzionari e di personale dei servizi attivi.

L'importo delle multe è attualmente devoluto al fondo pensioni, e si proporrà di passarlo a suo tempo al fondo per l'Orfanotrofio e la buonuscita.

22. — *Venga esteso agli agenti che prestano servizio negli uffici dei Depositi l'obbligo di un esperimento pratico di 6 mesi sui treni prima di ottenere la promozione alla qualifica superiore.*

Si consente nella domanda.

23. — *Sia modificato l'art. 25 del R. P. ammettendo il personale a fruire del congedo ordinario dopo 6 mesi anzichè un anno di servizio.*

Sia accordato un congedo ordinario annuo di:

15 *giorni fino a* 10 *anni di servizio;*

30 *giorni dopo compiuti* 10 *anni di servizio.*

Sia aggiunto il seguente capoverso all'art. 25:

« *La data del congedo potrà essere protratta solo nei casi di gravi difficoltà di servizio, sempre quando la proroga non danneggi seriamente gli interessi dell'agente, e le gravi condizioni di servizio non dipendano da insufficienza di pianta organica. I congedi chiesti nell'ultimo trimestre dell'anno e non ottenuti saranno accordati entro il primo trimestre dell'anno successivo* ».

Si richiama quanto è detto al punto 3 pag. 1212 del presente Bollettino.

Si aggiunge che si daranno istruzioni perchè le richieste di congedo siano prenotate e soddisfatte in ordine di prenotazione e possibilmente senza indugio, tenuto conto delle scorte disponibili, e perchè l'agente sappia, anticipatamente ed al più presto, quando potrà fruire del congedo.

24. — *Sia modificato l'art. 36 del R. P. come appresso:*

« *Gli agenti addetti alla scorta treni ai quali all'atto della consegna alle stazioni o ad altri agenti subentranti venissero constatate sottrazioni o manomissioni evidenti in bagagli o merci con-*

segnate brevi-manu, previa una immediata inchiesta, verranno denunziati alla Autorità giudiziaria ».

Le inchieste immediate e le denuncie all'Autorità giudiziaria sono già opportunamente regolate dalle disposizioni dell'Ordine di Servizio 36-1905 e dall'Ordine Generale 21-1905.

I rappresentanti dichiarano che l'art. 36 non è talvolta equamente applicato, perchè si colpiscono anche coloro che non hanno avuto in consegna i bagagli o le merci in cui si siano verificate manomissioni o sottrazioni.

La questione sarà esaminata accuratamente affinchè di regola l'applicazione dell'art. 36 non tocchi coloro che non hanno responsabilità dirette.

25. — *Sia modificato l'art. 86 delle D. C. A. come segue:*

Il personale dei treni nei riguardi al genere delle sue attribuzioni che lo obbligano ad assenze quasi continue dalla residenza, riceve, oltre lo stipendio, le indennità di cui appresso, salvo le eccezioni previste dai successivi articoli del presente capitolo.

1° *Indennità fissa quale parte integrante dello stipendio:*

Capo conduttore e Guidatore T. E.	L. 30 —
Conduttori alle merci e Capi frenatori	» 25 —
Conduttori alle classi	» 15 —
Guardafreni e Frenatori	» 15 —

2° *Indennità per ora di assenza dalla residenza:*

L. 0,15 *per tutti gli agenti appartenenti alle suddette categorie.*

3° *Indennità per ogni* 100 *Km. di percorrenza:*

L. 0,30 *per tutti gli agenti appartenenti alle suddette categorie.*

4° *Indennità per ore di riserva:*

L. 0,15 *per tutti gli agenti appartenenti alle suddette categorie.*

5° *Indennità di pernottazione:*

L. 1,20 *per tutti gli agenti appartenenti alle categorie* 38ª *e* 39ª.

Si richiama quanto è detto al punto 1 pag. 1211 del presente Bollettino.

Resta però stabilito, d'intesa coi rappresentanti che, allo scopo d'iniziare un sistema più semplice di liquidazione delle competenze accessorie, si farà un esperimento sulla base di un compenso orario per ora di assenza dalla residenza secondo l'orario dei treni coll'aggiunta del tempo occorrente per le operazioni accessorie, ma senza tener conto degli eventuali ritardi.

Tale compenso orario assorbirà le attuali indennità per ora di lavoro e percorrenza, e saranno liquidate a parte le indennità di pernottazione, di malaria, ecc. Resta altresì stabilito che l'Amministrazione non dovrà in complesso spendere di più, e che, se spenderà di meno, devolverà l'economia a favore del personale.

La cosa sarà prima esaminata tecnicamente dai Servizi del Movimento e del Personale, che studieranno d'accordo anche quello che di meglio sia da farsi per ottenere che il personale stia il meno possibile fuori della residenza. A studi ultimati, si interpelleranno in proposito i rappresentanti e si procederà poi ad un esperimento pratico in alcuni depositi con servizio omogeneo; dai risultati si prenderà norma sul da farsi.

I rappresentanti fanno presente il danno economico risentito dal personale per perdita di competenze accessorie in casi di malattie e chiedono che sia assegnato per malattie di una certa durata un equo compenso.

Attualmente sono concessi sussidi al personale viaggiante nei casi di malattia derivata da infortunio, per attenuare il danno derivante dalla perdita delle competenze accessorie.

Si vedrà di estendere la concessione anche agli altri casi di malattia quando questa si prolunghi oltre un tempo determinato. Si stabiliranno le necessarie norme perchè la concessione avvenga in modo uniforme e le opportune limitazioni per evitare eventuali abusi.

26. — *Sia modificato l'art. 87 delle D. C. A. come segue:*

Agli effetti della liquidazione dell'indennità oraria, si considera lavoro:

a) *il tempo impiegato nei viaggi in servizio ai treni valutato dall'ora di orario del treno in partenza dalla residenza, all'ora reale del treno col quale l'agente rientra nella propria residenza;*

Si deve tener fermo, per ovvie ragioni, la disposizione secondo

la quale l'indennità oraria è liquidata in base all'ora di partenza e di arrivo quali risultano per ciascun treno dall'orario.

b) *il tempo occorrente per le operazioni accessorie prima della partenza e dopo l'arrivo, tempo che, per semplicità di valutazione, rimane fissato in minuti 30 avanti la partenza e minuti 15 dopo l'arrivo per i treni viaggiatori ed 1 ora e mezz'ora rispettivamente per i treni merci, salvo i casi di treni di breve percorso su linee secondarie e di treni leggeri con automotrici e simili, per i quali i periodi di lavoro accessorio, quando il personale effettui 4 o più corse nella stessa giornata, sono ridotti a minuti 20 o 10 per ogni partenza e per ogni arrivo con un massimo rispettivamente di 120 o 60 minuti in una giornata;*

Il tempo stabilito per le operazioni accessorie dal comma *b)* dell'art. 87 D. C. A. preso complessivamente è di regola sufficiente: però sarà aumentato nei casi in cui possa risultare insufficiente a causa della notevole distanza intercendente fra le stazioni ed i punti di partenza dei treni merci o del maggior tempo occorrente per la spunta dei treni merci di forte composizione.

c) *il tempo in cui l'agente rimane di riserva.*

Vedasi la seconda parte della risposta alla domanda 37ª.

27. — *Sia modificato l'art. 89 D. C. A. come segue:*

L'indennità di pernottazione è data quando gli agenti restano per servizio fuori di residenza dalle 23 alle 5, queste ore comprese, ovvero quando vi arrivino o ne partano in ora cadente in detto intervallo di tempo.

La liquidazione è fatta in base all'orario normale dei treni in partenza dalla residenza all'ora effettiva in cui l'agente rientra in residenza.

Per quanto riguarda il servizio prestato nelle operazioni accessorie, agli effetti del computo della pernottazione, si considerano rispettivamente anticipate e posticipate rispetto all'orario od allo arrivo, di quantità uguali a quelle indicate nel comma b) *dell'art. 2.*

Non sono ammesse due indennità di pernottazione per il periodo dalle 23 alle 5 di uno stesso giorno.

Si richiama quanto è detto al punto 1 pag. 1211 del presente Bollettino.

Per quanto riguarda in particolare il secondo comma della domanda, si fa richiamo a quanto è detto alla risposta al punto *a)* della domanda 26ª.

28. — *Le indennità per ora di lavoro, di percorrenza e di pernottazione sono corrisposte anche per i viaggi che l'agente effettua senza prestare servizio attivo allo scopo di recarsi altrove ad assumere le proprie funzioni ad un treno o di ritornare in residenza dopo compiuto un servizio di scorta.*

In questo caso viene considerato il tempo per l'assicurazione del servizio in partenza di 30 minuti, di 15 per l'arrivo.

La prima parte è conforme alle attuali disposizioni.

Riguardo alla seconda il Servizio del Movimento esaminerà la questione sulla base di 15' in partenza e 15' in arrivo onde prepararsi rispettivamente a partire e far atto di presenza all'arrivo.

29. — *I Capi conduttori non possono disimpegnare, contemporaneamente alle proprie, le funzioni di Conduttore.*

Si richiama quanto è detto al punto 17°.

30. — *Al personale dei treni in servizio ai treni materiali si corrisponda, oltre le indennità di trasferta, anche un compenso per ogni ora di lavoro, dopo le prime quattro di ciascuna giornata, nella misura:*

di L. 0.20 al Capo conduttore;
di L. 0.17 ad ogni altro agente addetto ai freni.

L'art. 93 D. C. A. prevede già un premio analogo a quello domandato.

E poichè i rappresentanti affermano che questo premio non si corrisponde, così, a cura del Servizio del Movimento, sarà richiamata l'attenzione degli Uffici competenti sulle disposizioni vigenti perchè se ne faccia un'equa applicazione.

31. — *Modificazione alla tabella comprendente i tratti di linea per i quali compete al personale dei treni l'indennità di galleria. (art. 94 D. C. A. allegato A.).*

Se le gallerie per le quali viene domandata ex novo l'indennità saranno riconosciute paragonabili, per le loro condizioni particolari a quelle per le quali attualmente l'indennità è prevista, si aderirà alla domanda.

32. — *Al complesso delle indennità per ora di lavoro, di percorrenza, di pernottazione e per gallerie di montagna sia fissato un limite minimo individuale mensile:*

a) di L. 45 per gli addetti in permanenza al servizio dei treni sui piani inclinati;

b) di L. 40 indistintamente per gli agenti addetti alla scorta dei treni la cui liquidazione delle indennità risulti inferiore alla detta somma.

I minimi assegni suindicati saranno ridotti, in caso di assenza dal servizio, ad un importo proporzionale al numero dei giorni di effettiva presenza in servizio.

Circa il punto *a*), risponde abbastanza quanto già dispone l'articolo 95 D. C. A. punto *a*).

Circa il punto *b*), sarà assicurato mensilmente il minimo individuale mensile di L. 40 anche per i frenatori che prestano servizio in permanenza su linee secondarie con numero limitato di treni, ferma restando la condizione di cui all'ultimo alinea dell'art. 95 D. C. A.

33. — *Se per il carico, per lo scarico, per il trasbordo e per il riordino delle merci tanto a piccola che a grande velocità da eseguirsi durante il viaggio nei carri misti, l'Amministrazione crede di istituire apposite squadre fisse di personale, gli agenti che ne fanno parte ed attendono a tale lavoro ricevano, a seconda della loro qualifica, le indennità di percorrenza e di pernottazione fissate nella domanda 25ª ed una indennità per le ore di lavoro (computate a norma di quanto*

è detto nella domanda 26ª) commisurata, invece che sulla base indicata nella predetta domanda 25ª, su quella di L. 0.20 per tutti indistintamente gli agenti addettivi.

Per i viaggi fuori servizio di cui alla domanda 28ª si corrispondano le indennità ivi indicate invece di quelle di cui alla presente domanda.

L'attuale differenza di indennità fra i diversi gradi del personale dei treni è giustificata dalla diversa importanza delle rispettive funzioni e risponde ad un concetto generale di giusta differenziazione.

Tuttavia la cosa sarà esaminata qualora si adottasse il sistema di un compenso fisso per ore di assenza dalla residenza di cui al punto 25°.

34. — *Gli agenti del personale dei treni i quali sono incaricati, previa regolare autorizzazione conseguita per esame, di esercitare permanentemente od anche saltuariamente le funzioni al grado superiore alla propria qualifica, ricevano per tutto il tempo, ragguagliato a giornata indivisibile, nel quale sono addetti, la differenza di stipendio che passa fra il minimo dello stipendio del grado superiore e quello di cui sono provvisti.*

Ai Capi conduttori comandati a sostituire temporaneamente i Controllori viaggianti, invece degli assegni di cui alla domanda 25ª sia data, per tutto il tempo che dura la sostituzione, l'indennità di trasferta relativa alla qualifica di cui disimpegnano le attribuzioni.

La domanda implica una modificazione alle tabelle annesse all'art. 175 D. C. A.; sarà quindi esaminata a suo tempo, anche in relazione alla ripercussione che può avere su altre categorie di personale.

35. — *Agli agenti dei treni destinati presso i Depositi di personale dei treni per lavori di scritturazione sia accordato un compenso di L. 1 al giorno, in ragione delle giornate di presenza e di servizio effettivo in tali funzioni.*

A tali incarichi siano di preferenza assegnati convalescenti per malattia o agenti distolti dalla scorta dei treni ed in ogni caso agenti del personale viaggiante.

Non si trova di accedere alla prima parte della domanda.

Si nota poi che il trattamento previsto dall'art. 99 D. C. A. per i casi di agenti distolti dal servizio dei treni occupati a lavori di scritturazione nei Depositi è più favorevole di quello domandato.

Nell'assegnazione a tali Uffici si avrà riguardo per quanto possibile degli agenti convalescenti per lunghe malattie.

36. — *L'Amministrazione provvederà perchè, anche nelle località nelle quali il personale dei treni è tenuto a pernottare fuori residenza, vi siano appositi locali dormitori, corredati delle suppellettili occorrenti.*

Qualora detto personale fosse eccezionalmente tenuto a pernottare in località sprovviste di locali dormitori, e l'Amministrazione non abbia potuto altrimenti provvedere, verrà corrisposto un assegno di L. 1,50 per ciascun agente e per assenza nella quale, per le prestazioni fatte o da fare, il personale è tenuto a riposare.

Si richiama la risposta data alla domanda 1ª.

Inoltre, nelle località sprovviste di dormitori e nelle quali il personale dei treni sia tenuto a pernottare l'Amministrazione sosterrà del proprio la spesa per provvederlo di alloggio in locali privati.

37. — *La durata giornaliera del lavoro ordinario del personale non dovrà superare le ore 10 nelle 24. Il periodo di tempo in cui esso si svolge viene regolato a seconda delle esigenze del servizio in ogni singola località in base ai turni di servizio.*

Essa comprende tanto i periodi di effettivo lavoro quanto quelli di semplice presenza obbligatoria in servizio.

La media del lavoro giornaliero del personale dei treni, secondo i turni di servizio, è inferiore alle 10 ore.

Si ammette che il tempo impiegato nella riserva sia considerato come lavoro completo anzichè per 1/4, però solo agli effetti del periodo lavorativo.

38. — *Proposte di modificazione all'art. 2 D. C. A., agli articoli 7, 8, 9, 10 ed 11 del R. Decreto 477-1902 ed agli articoli 21, 22, 25, 32, 34, 46, 47, 52, 57, 133, 134, 135, 136, 137, 139, 162, 184, 187 e 191 delle D. C. A.*

Dopo i miglioramenti concessi con la legge 13 aprile 1911, n. 310, per accordare i quali si dovettero aumentare le tariffe viaggiatori e prendere impegno di fare economie sulle spese di esercizio negli anni fino al 1914-1915, evitando di aumentare i treni in ragione dell'aumento dei prodotti, non è ora il caso, come già venne detto anche nelle adunanze dell'11 dicembre 1911 e 6 agosto 1912, di avanzare al Governo proposte per nuovi e radicali miglioramenti delle tabelle organiche e delle competenze accessorie che importerebbero un rilevante maggior onere al bilancio e che, solo per il personale dei treni, ammontano, conforme le rispettive richieste, a circa L. 15.000.000.

Però le domande di questo personale, come quelle in genere di altre categorie, saranno tenute in evidenza col proposito di soddisfarle man mano che sarà possibile, dando la precedenza a quelle di carattere più urgente e che riguardano categorie per le quali un provvedimento si giustifichi come più necessario, e tenendo presente di far scomparire a grado a grado quelle differenze di trattamento che possono esservi fra categorie paragonabili.

E a questo proposito l'Amministrazione si propone anzitutto di estendere la concessione dei riposi periodici e delle indennità di notturna a categorie che non ne fruiscono, incominciando da quelle per le quali il provvedimento è più giustificato.

Così pure sarà migliorato il trattamento di massa vestiario, favorendo il personale che ha maggior consumo di vestiario ed è meno retribuito.

Le spese di personale assorbono circa il 46 % dei prodotti e sono già notevolmente superiori a quelle che incontrano le Amministrazioni ferroviarie di altri paesi. Ora, mentre si è preso impegno di non superare questo limite, si è però ottenuto di poter devolvere parte delle economie che si possono fare a favore del personale: e già questo anno, in cui si è verificata una spesa proporzionalmente inferiore all'aumento del traffico, l'Amministrazione conta di essere autorizzata a distribuire al personale una somma per economie conseguite.

Ma perchè queste economie possano essere mantenute ed anche aumentate, è necessario che il personale concorra con l'Amministrazione ad eliminare tutte le spese non necessarie inerenti a lavori e ad aumenti di personale che si possono evitare.

Si confida che i rappresentanti sapranno spiegare al personale della loro categoria le ragioni che vietano per ora all'Amministrazione di chieder di più e la convenienza che esso ha di cooperare validamente al conseguimento di tutte le economie che sono compatibili con un regolare servizio.

39. — *Corrispondere le indennità di trasferta anche agli agenti chiamati a deporre su fatti avvenuti in servizio ed in relazione ad esso (aggiunta all'art. 31 D. C. A.).*

La questione sarà presa benevolmente in esame.

40. — *Al personale dei treni siano corrisposte le indennità di trasferta, oltrechè nei casi di cui agli art. 27, 28, 29, 30, 33, anche in quelli seguenti:*

1. *quando è temporaneamente distaccato per il servizio dei treni ad altre località, sede o non di Deposito, o qualmente presti servizio per conto di essi anche se nella giurisdizione del proprio:*

Si richiama quanto è detto al punto 8°.

2. *quando presta servizio ai treni materiali, a quelli necessari per lo sgombro neve e treni acqua;*

Si fa riserva di esaminare la domanda per quanto riguarda i treni acqua.

3. *quando per l'interruzione di linee e quant'altro, comprese le assenze contenutesi nel turno di servizio, rimane fuori residenza almeno 48 ore senza interruzione;*

La domanda sarà tenuta presente per quando si potranno modificare le attuali D. C. A., che ammettono la corresponsione dell'indennità di trasferta solo dall'ora in cui il ritorno in residenza dovrebbe aver luogo.

4. *nei casi in cui al personale dei treni è corrisposta la trasferta, siano liquidate anche le indennità loro speciali, se ed in quanto spettano secondo le norme ad essi relative; della forma e misura dell'indennità di pernottazione fissata dalle domande precedenti si corrisponda quella che risulta più favorevole al personale.*

La domanda è conforme alle attuali disposizioni regolamentari. (Vedi art. 35 D. C. A., paragrafo *b*).

41. — *Quando il trasloco abbia luogo d'ufficio, ovvero in seguito a domanda motivata da malattia dell'agente o persone di sua famiglia, che sia stata contratta per permanenza in località malariche a causa di servizio, e sia giudicata dai sanitari dell'Amministrazione tale da rendere necessario il trasferimento, siano accordate le indennità di cui al Capitolo II, parte 2ª delle D. C. A.*

Le stesse indennità siano parimenti accordate agli agenti e famiglie nei casi di cui all'art. 23 del proposto Regolamento del personale.

La domanda non può essere accolta nel modo in cui fu presentata.

Però, per gli agenti residenti in località malariche di prima e seconda zona da almeno 3 anni si migliorerà il trattamento attuale in relazione all'art. 55 D. C. A., accordando l'indennità intera di trasloco od i 2/3 dell'indennità stessa se l'agente traslocato dietro sua domanda risiedeva rispettivamente in località di prima o di seconda zona. Se il trasloco è motivato da malattia contratta dall'agente per cause di servizio, già si accorda l'indennità intera allorquando si verificano le condizioni di cui all'art. 45 D. C. A.

42. — *Siano modificate le tabelle relative al soprassoldo di località.*

Si richiama quanto è detto al punto 2 pag. 1211 del presente Bollettino.

43. — *Sia modificato l'art.* 186 (*premio per evitare anormalità nella circolazione dei treni*) *nel senso di sostituire alla frase*

« accordati premi il cui importo non può eccedere le L. 5, salvo casi eccezionali » l'altra: « accordati compensi il cui importo non può essere inferiore alle L. 5, salvo casi eccezionali di lieve importanza ».

Non è il caso di modificare l'art. 186 D. C. A., salvo farne più larga applicazione nella concessione di premi in misura superiore a L. 5.

44. — *Indennità di notturna in residenza nella misura di L. 0,80.*

Si richiama quanto è detto al punto 4 pag. 1212 del presente Bollettino.

45. — *Richiesta di modificazioni delle tabelle organiche e dei quadri di clasificazione come appresso:*

— *Capi treni e Guidatori T. E., stipendio* 1350-2400 *in* 14 *anni;*

— *Capi frenatori e Conduttori alle merci, stipendio* 1200-1800 *in* 12 *anni;*

— *Conduttori alle classi, stipendio* 1020-1500 *in* 14 *anni;*

Frenatori, stipendio 960-1350 *in* 14 *anni.*

I rappresentanti, a richiesta, dichiarano che negli stipendi proposti è compreso il soprassoldo di cui all'art. 2 della legge 13 *aprile* 1911, *n.* 310.

Si richiama quanto è detto al punto 1 pag. 1211 del presente Bollettino.

46. — *Il rappresentante della 39ª categoria non trova equo che il servizio del freno di coda sia assegnato al Guardafreno più anziano, anzichè essere alternato; e che all'agente addetto al freno di coda nelle vetture a terrazzino dei treni viaggiatori si faccia obbligo di rimanere sul terrazzino stesso, mentre può vedere la linea anche stando dietro la porta a vetri.*

Si rivedranno le relative disposizioni, per modificarle se del caso.

Insiste poi perchè l'operazione di rialzare i telarini delle vetture al termine della corsa del treno, sia fatta in concorso col personale di trazione là dove questo è disponibile.

La questione sarà esaminata e prossimamente risoluta per evitare o diminuire al personale dei treni quel lavoro che può essere fatto da altro personale disponibile addetto al Servizio Veicoli.

4 NOVEMBRE 1912.

Categoria 37ª (Capi conduttori principali — Controllori viaggianti).

Rappresentante Sig. TACCONI Palmarino.

1\. — *Graduatoria dei Capi conduttori principali.*

Si domanda di dividere i Capi del personale viaggiante in:

a) *Controllori del personale viaggiante di* 1° *grado (attuali Capi conduttori principali di* 1° *grado - grado* 9°) *per Depositi con oltre* 300 *agenti, da ascriversi al grado* 8°;

b) *Controllori del personale viaggiante di* 2° *grado (attuali Capi conduttori principali di* 1° *grado - grado* 9°) *per Depositi aventi da* 200 *a* 300 *agenti da ascriversi al grado* 9°;

c) *Capi conduttori principali di* 1° *grado (attuali Capi conduttori principali di* 2° *grado - grado* 10°) *per Depositi aventi meno di* 200 *agenti, o per posti di aggiunto nei Depositi più importanti da ascriversi al grado* 10ᵇ;

d) *Capi conduttori principali di* 2° *grado (attuali Capi conduttori principali di* 3° *grado - grado* 11°) *per i piccoli Depositi o quali distributori del servizio negli altri Depositi, da ascriversi al grado* 11°.

Si domandano miglioramenti negli stipendi minimi e massimi ed acceleramento nei passaggi da classe a classe.

2. — *Graduatoria dei Controllori viaggianti.*

Si domanda la divisione della categoria dei Controllori viaggianti in:

a) *Controllori viaggianti di 1° grado (grado 10°), con un massimo di L. 3000;*

b) *Controllori viaggianti (grado 11°);*

c) *L'acceleramento nel conseguimento del massimo dello stipendio.*

3. — *Siano esclusivamente riservati ai Controllori viaggianti di 1° grado i posti di Controllore dei viaggiatori, escludendo quindi i Capi conduttori principali di 1° grado.*

Le domande implicano modificazioni e miglioramenti delle tabelle graduatorie e dei quadri di classificazione annesse al Regolamento del Personale e pertanto si richiama quanto è detto al punto 1 pag. 1211 del presente Bollettino.

Quando si presenterà l'opportunità di apportare modificazioni alle tabelle predette si vedrà di istituire una qualifica del grado 8° per la dirigenza dei Depositi P. V. di maggior importanza.

Il rappresentante chiede che sia elevato a L. 3000 lo stipendio massimo di L. 2700 attualmente previsto per i Capi conduttori principali di 2° grado in considerazione che buona parte di tali agenti proviene dalla qualifica di Applicati alla quale è assegnato uno stipendio massimo di L. 3000.

Afferma poi la necessità di separare la carriera dei Capi Conduttori principali da quella dei Controllori viaggianti (grado 11°) gli ultimi dei quali, per passare Controllori dei viaggiatori (grado 8°) debbono ora ottenere prima la qualifica di Capo conduttore principale di 2° grado (grado 10°).

Le questioni saranno tenute presenti per vedere, a suo tempo, ciò che sarà più conveniente di fare.

4. — *Si domanda che i posti di dirigente del personale viaggiante presso le Direzioni Compartimentali siano esclusivamente riservati ai Capi conduttori principali.*

Di regola per questi posti sono già prescelti i Capi conduttori principali; non si possono però prendere impegni di non assegnarvi

altri agenti in possesso dei necessari requisiti, quando non se ne trovino a sufficienza degli adatti fra i Capi conduttori principali.

5. — *Corrispondere in luogo dei premi di cui agli art.* **101** *e* **102** *D. C. A. un assegno fisso mensile di L. 60 e liquidando le competenze di trasferta per viaggi che gli agenti sono tenuti a compiere.*

Si è in massima favorevoli alla domanda, salvo lo studio dei particolari. Siccome però le attuali disposizioni sono tassative ed occorre perciò modificarle con un Decreto Reale, così la cosa sarà tenuta presente appena ciò sarà possibile.

Elevare da L. 50 a L. 60 l'assegno fisso mensile per gli attuali Capi conduttori principali di 3° grado.

Si accoglie la domanda.

6. — *Abolizione della divisa per i Capi conduttori principali, mantenendo soltanto l'obbligo di portare il berretto.*

La domanda non può essere accolta.

Tuttavia si esaminerà quali modifiche si possano apportare alla attuale uniforme in relazione a quanto sarà fatto per altre categorie paragonabili, fermo restando però l'obbligo del numero di matricola sul bavero del vestito riconosciuto necessario pel personale a contatto del pubblico.

7. — *Esonero dell'obbligo della controlleria ai Capi conduttori principali.*

Il rappresentante aggiunge che si fa obbligo ai Capi conduttori principali di fare anche esazioni non inferiori a determinati limiti.

L'obbligo della controlleria, per ovvie ragioni, deve essere mantenuto: ma si consente che non siano stabiliti determinati limiti circa l'importo complessivo delle esazioni.

8. — *Riposo quindicinale per i Capi conduttori principali.*

Si è già disposto perchè a tutti gli agenti — compresi quindi anche i dirigenti — addetti agli uffici dei depositi del personale

dei treni, aventi in organico almeno due impiegati oltre il titolare, venga fatta la concessione di due domeniche di riposo ogni mese.

Il Rappresentante chiede che sia ridotto a sei mesi il periodo di esperimento ora stabilito in un anno per le funzioni di Capo conduttore principale di 3° grado.

Si accorderà una congrua riduzione.

Il Rappresentante chiede che sia concesso il permanente serie A anche ai Capi conduttori principali di 3° grado o funzionanti, come l'hanno gli altri Capi conduttori principali.

Si aderisce alla domanda.

9. — *Lo stipendio minimo dei Controllori dei viaggiatori di 2° grado sia portato a L. 2100 e siano stabiliti 3 aumenti annuali successivi come per gli Applicati principali e Capi gestione.*

Si ripete quanto è detto al 1° alinea della risposta ai punti 1° e 2°.

Siano esclusivamente riservati ai Controllori viaggianti di 1° grado i posti di Controllore dei viaggiatori, escludendo quindi i Capi conduttori principali di 1° grado.

La domanda implica la separazione della carriera dei Controllori da quella dei Capi conduttori principali e pertanto si ripete quanto è detto al 3° alinea della risposta ai punti 1° e 2° e cioè che la cosa sarà tenuta presente per vedere, a suo tempo, ciò che sarà più conveniente di fare.

10. — 1°. *L'indennità di trasferta sia liquidata per periodi di assenza nelle 24 ore da una mezzanotte all'altra;* (*ora si liquida dall'ora di partenza e per periodi di 24 ore*);

2°. *L'indennità di notturna sia corrisposta per le assenze dalla mezzanotte alle 5, queste ore comprese, e stabilita in L. 1.50;* (*ora è data per l'intervallo di tempo dall'una alle 4, queste comprese*);

3° *pei Controllori viaggianti sia accordata quella stabilita per la categoria 5ª della tabella B dell'art. 125 delle D. C. A.;*

(L. 5,50, di cui L. 4 di diaria e 1,50 di pernottazione, invece di L. 4,75, di cui L. 3,50 di diaria e 1,25 di pernottazione).

Per quanto riguarda il punto 1°) la questione sarà esaminata.

Le domande di cui ai punti 2°) e 3°) potranno essere tenute presenti quando sarà possibile modificare le attuali disposizioni sulle competenze accessorie.

11. — *Riposo quindicinale per i Controllori viaggianti.*

Si richiama quanto è detto al punto 3 pag. 1212 del presente *Bollettino.*

12. — *Istituzione per ogni Divisione di un Ufficio unico competente, dal quale dipenda il personale di controlleria per la revisione delle relazioni giornaliere, compilazione dei grafici, trattazione vertenze commerciali ecc., ponendo l'Ufficio stesso alla dipendenza o del Controllo Prodotti, o di un Ufficio centrale della Direzione Generale.*

Col riordinamento in corso i Controllori viaggianti dipenderanno dall'Ufficio del personale viaggiante di ogni Divisione, come già avveniva nelle Divisioni senza Sezioni.

13. — *Suddivisione delle zone di sorveglianza ai Controllori viaggianti in modo da evitare la ripetizione della controlleria allo stesso treno.*

Le Divisioni del Movimento finitime dovranno mettersi d'accordo perchè si evitino inutili doppie controllerie, allo scopo di utilizzare più convenientemente il personale e di non disturbare soverchiamente i viaggiatori.

14. — *Si domanda un locale ad uso d'ufficio per potere conservare gli stampati occorrenti, per intrattenervisi il tempo necessario al lavoro di scritturazione e per provvedere alla indispensabile pulizia personale.*

Il rappresentante nota che in qualche località è stata tolta la stanza al Controllore per adibirla ad altro uso, a suo parere meno giustificato.

Sarà disposto che i Controllori viaggianti, i quali sono a con-

tatto diretto col pubblico, abbiano, per quanto possibile, appositi locali in stazione ed a pianterreno.

15. — *Si domanda che l'Amministrazione assegni nelle località ove i treni iniziano o terminano la corsa, delle stanze con brande ad esclusivo uso di dormitorio dei Controllori viaggianti.*

Già esistono stanze ad uso di dormitorio per i Controllori viaggianti nelle località ove il bisogno è maggiormente sentito. Ma non si può adottare tale provvedimento per tutte le stazioni dove essi possono avere saltuariamente occasione di pernottare.

Il rappresentante lamenta che lo stato delle brande per i Controllori viaggianti non è soddisfacente.

Sarà debitamente esaminata la cosa per il provvedimento del caso.

16. — *Fermo restando il servizio di controlleria viaggiatori di 210 ore al mese di treno (7 al giorno) la media del servizio di stazione sia ridotto da 90 a 60 ore mensili (2 al giorno).*

Il Rappresentante spiega come la riduzione sia motivata dal tempo che occorre per le scritturazioni in ufficio e che si può ragguagliare, a suo dire, a 2 ore giornaliere.

La questione sarà esaminata e risoluta dal Servizio del Movimento.

17. — *Abolizione del servizio fisso in stazione, provvedendosi ove occorra, coi Capi treno di riserva, o quanto meno che il servizio stesso sia considerato come servizio di treno agli effetti della media delle ore di servizio mensili.*

Si domanda pure che sia lasciata al Controllore ampia libertà di azione.

La prima parte della domanda si collega con quella di cui al punto 16°.

Per quanto riguarda la 2ª parte il Servizio del Movimento esaminerà la domanda nel senso di rendere meno vincolato di quello che sia attualmente il servizio dei Controllori viaggianti, pur facendo di preferenza controllare i treni che meritino di essere maggiormente sorvegliati.

18. — *Si domanda l'abolizione dei cambi di zona.*

L'esperienza ha dimostrato l'utilità dei cambiamenti di zona e pertanto non è il caso di abolirli.

Il Rappresentante chiede che almeno i cambi di zona anzichè mensilmente avvengano a periodi più prolungati.

Il Servizio del Movimento disporrà che i cambi di zona avvengano bimestralmente.

19. — *Si domanda che nei casi di scoprimento di abusi, quando l'Amministrazione crede di abbandonare le somme dovute per penalità, o paghi di suo in conto esercizio il premio al Controllore viaggiante, o rimborsi o rinunci a tutto, nulla accordando di premio all'agente.*

La questione non può esser risoluta nei termini esposti dal Rappresentante ma sarà esaminata anche per rivedere la materia dei premi ai Controllori ed al personale dei treni per irregolarità sul servizio viaggiatori, tenendo presente che lo scopritore non deve avere interesse che si mantenga la contravvenzione, nè deve avere molestie dal viaggiatore se l'Amministrazione trovasse di abbandonarla o di applicarla con correntezza.

20. — *Si chiede che la liquidazione dei premi di incoraggiamento sia fatta con criteri più uniformi e che siano diramate disposizioni precise e tassative per stabilire quali esazioni danno diritto o meno alla corresponsione del premio.*

Anche per questo premio saranno riassunte e chiarite, se del caso, le disposizioni in materia.

21° — *Chiedesi per i Controllori viaggianti l'esonero dall'obbligo di portare l'uniforme.*

Si ripete quanto è detto al punto 6°.

22. — *Chiedesi l'abolizione dei confronti che si fanno sul rendimento dei Controllori.*

I confronti sono utili perchè servono a stimolare l'interessamento dei Controllori viaggianti.

Per un giudizio più esatto dell'opera di detti agenti, si vedrà se convenga dare all'Ufficio che sorveglia e disciplina il loro servizio anche la trattazione dei reclami dei viaggiatori.

Domande presentate da più rappresentanti.

1. — *Miglioramenti delle tabelle graduatorie e quadri di classificazione — Passaggi di determinate qualifiche a gradi superiori e istituzione di nuove qualifiche — Miglioramento di competenze accessorie.*

Dopo i miglioramenti concessi con la recente legge 13 aprile 1911, n. 310, per accordare i quali si dovettero aumentare le tariffe viaggiatori e prendere impegno di fare adeguate economie sulle spese di esercizio negli anni fino al 1914-15 evitando di aumentare i treni in ragione dell'aumento dei prodotti non è ora il caso, come già venne detto anche nelle adunanze dell'11 dicembre 1911 e 6 agosto 1912, di avanzare al Governo proposte per nuovi e radicali miglioramenti delle tabelle organiche e delle competenze accessorie, che importerebbero un rilevante maggiore onere al bilancio.

Tutte le domande presentate in proposito saranno tenute in evidenza col proposito di soddisfarle man mano che sarà possibile, dando la precedenza a quelle di carattere più urgente e che riguardano le categorie per le quali un provvedimento si giustifichi come più necessario.

2. — *Aumento di soprassoldo di località.*

Nella relazione al progetto della legge 13 aprile 1911, n. 310 surricordata con la quale fu concesso un generale miglioramento economico al personale, il Governo ebbe a dichiarare che nessuna nuova domanda per estensione od aumento di soprassoldo di località poteva essere accolta e che perciò dovevano rimanere invariate le disposizioni in vigore.

Nessuna domanda della specie può pertanto essere presa in considerazione.

3. — *Riposo quindicinale.*

È proposito dell'Amministrazione, come venne detto nell'adunanza del 6 agosto c. a., prima di fare altre più larghe concessioni di riposi periodici e congedi, come da talune categorie si richiede, di assicurare a tutto il personale un riposo quindicinale con paga di 24 ore oltre il riposo normale giornaliero susseguente al lavoro.

Ma poichè la concessione implica una forte maggior spesa, così si attuerà il provvedimento gradatamente incominciando dalle categorie che disimpegnano un lavoro più gravoso e soggette a maggiori disagi.

4. — *Indennità di notturna — Aumento dell'indennità di notturna esistente.*

Trattasi di questione di carattere generale che fin da questo momento si ritiene potrà essere risolta solo con l'accordare un'indennità in misura più ridotta di quella generalmente domandata ed incominciando dalle categorie per le quali può essere più giustificata in relazione ai disagi ed ai pericoli del lavoro, salvo poi ad estenderla, man mano che le condizioni del bilancio lo consentiranno, alle categorie che ne saranno ancor prive ed elevarla, possibilmente, a quelle stesse a cui già sarà stata accordata. In tale occasione si vedrà anche se sarà possibile elevare le indennità analoghe ora vigenti per quelle categorie per cui il provvedimento fosse giustificato.

Quando saranno stati sentiti in conferenze parziali anche i rappresentanti non ancora convocati, saranno adunati tutti quelli interessati per comunicar loro ciò che potrà farsi.

5. — *Residenza in località malariche o disagiate.*

Esistono già disposizioni nel senso di abbreviare per quanto è possibile la residenza in località di malaria o particolarmente disagiata.

I Servizi si accerteranno che le disposizioni sieno rigorosamente osservate dai dipendenti uffici, e che tutte le domande abbiano conveniente risposta e siano tenute nella dovuta evidenza, con particolare riguardo a quelle degli agenti che da maggior tempo si trovano in dette località.

I rappresentanti potranno dal canto loro far presente al rispettivo Servizio quei casi che fossero eventualmente degni di particolari riguardi.

6. — *Maggior contributo dell'Amministrazione per massa vestiario.*

Molte categorie di personale hanno domandato un maggior contributo da parte dell'Amministrazione nel pagamento del vestiario uniforme, e per ciò la questione va esaminata con criteri generali.

Premesso che in massima l'Amministrazione è propensa ad usare un trattamento migliore dell'attuale, allo stato delle cose però non si può dire per quali categorie e in quale misura lo si potrà accordare per la notevole maggior spesa che, comunque, si dovrà incontrare. Certo si dovranno di preferenza favorire le categorie che sono soggette a maggior consumo di vestiario e fra le meno retribuite.

7. — *Che sia concesso a tutti gli agenti con biglietti di 2ª classe la validità di viaggiare con treni direttissimi e venga ripristinata per tutte le categorie la disposizione vigente presso la R. A. di non conteggiare nei congedi il tempo occorrente per il viaggio.*

L'esclusione in linea di massima dei biglietti di 2ª classe dai direttissimi fu adottata avuto riguardo al fatto che le seconde classi dei direttissimi sono molto frequentate. Del resto (Ordine Gen. 2-1912) su quasi tutte le linee principali i portatori di tali biglietti hanno facoltà di viaggiare in parecchi direttissimi. Si vedrà se la concessione potrà essere estesa ad altri direttissimi, non però a quelli di maggior importanza.

Sarà esaminato poi quali erano in fatto le disposizioni della ex R. A. nei riguardi del non conteggiare nei congedi il tempo occorrente per lunghi viaggi e si adotterà qualche provvedimento analogo, evitando però ogni complicazione di applicazione.

ANNO V - N. 17

21 NOVEMBRE 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**

Roma, novembre 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria :

R. DECRETO N. 1161 *del 20 ottobre 1912, col quale sono approvate alcune modificazioni ed aggiunte alle tariffe di cui la legge 27 aprile 1885 N. 3048 (S. 3ª) pei trasporti sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata;

Uditi il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio generale del traffico;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le modificazioni ed aggiunte alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate » di cui la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), allegati *D*) ed *E*) e successive varianti, risultanti dall'unito prospetto, vistato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Tali modificazioni ed aggiunte entreranno in vigore in via di esperimento, per un anno, dal 1° dicembre 1912.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* N. 268 del 14 novembre 1912.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, continuando intanto ad avere effetto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 20 ottobre 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — TEDESCO — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Aggiunte e modificazioni da apportarsi alle " Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato. "

Nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. le voci « acqua ammoniacale depurata », « acqua ammoniacale greggia » ed « ammoniaca liquida » e le relative indicazioni sono così sostituite:

« ammoniaca pura » con l'indicazione della classe 1ª e delle tariffe locali n. 304, 414 e 417 e con la nota: « Sotto questa voce vanno comprese le ammoniache pure in soluzione, quali ad esempio per usi chimici e farmaceutici, nonchè l'ammoniaca liquefatta sotto pressione in serbatoi »;

« ammoniaca per usi industriali » con l'indicazione della classe 3ª, della tariffa speciale, n. 109 serie *B*, delle tariffe locali, n. 304, 414 e 417, e con la nota: « Sotto questa voce vanno comprese le soluzioni ammoniacali impure, contenenti oltre il 5% in peso di ammoniaca »;

« acqua ammoniacale » con l'indicazione della classe 7ª, della tariffa speciale, n. 109 serie *F*, e con la nota: « Sotto questa voce vanno comprese le acque ammoniacali greggie, colorate, impure, ecc., contenenti non oltre il 5% in peso di ammoniaca ».

Nella nomenclatura e classificazione suddetta è aggiunta la voce «polvere di carbonizzazione degli stracci» con l'indicazione della classe 8ª e della tariffa speciale, n. 123 serie *F*.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro d'agricoltura, industria e commercio
NITTI.

Ordine di Servizio N. 362. (C.).

Concessione speciale XX. - Servizio cumulativo con le linee Lucca-Bagni di Lucca, Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone.

(Vedi Ordini di Servizio N. 166 e 279-1912)

Essendo state ammesse le linee Lucca-Bagni di Lucca, Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone, all'applicazione della Concessione Speciale XX, si avverte che le medesime vennero fornite delle occorrenti tessere da L. 1,00 e che dovranno tenersi validi i biglietti emessi dalle loro stazioni direttamente per quelle di confine o porto di mare delle ferrovie dello Stato.

Pei viaggi di ritorno dall'estero, potranno essere rilasciati biglietti diretti per le stazioni delle suddette linee tenendo presente, per quanto concerne l'applicazione delle tasse relative, che per la linea Lucca-Bagni di Lucca è ammesso il cumulo delle distanze per cui si dovrà procedere come si trattasse di trasporti diretti a stazioni delle ferrovie di Stato, mentre per i percorsi delle linee Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone, si applicheranno i prezzi attualmente su di esse in vigore per gli stessi viaggi di ritorno, effettuati in base alla concessione speciale XI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 363. (M.).

Trasporti Militari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 208-1908).

Il Ministero della Guerra, in dipendenza del nuovo ordinamento delle Ferrovie dello Stato, ha pubblicato nel *Giornale Militare Ufficiale* dispensa 45, l'atto N. 461 che qui in calce si trascrive, col quale viene modificata la circoscrizione delle Commissioni militari di linea e trasferita da Ancona a *Bologna* la sede di quella Commissione di linea.

Il prefato Ministero si riserva poi di pubblicare un nuovo elenco dei Funzionari ferroviari coi quali le Autorità Militari debbono prendere accordi per determinati trasporti, in sostituzione di quello pubblicato coll'O. S. 208-1908; ed avverte intanto che gli incarichi di Commissario militare pel Compartimento di Palermo, continueranno ad essere disimpegnati da un Ufficiale di Stato Maggiore addetto al Comando del XII Corpo d'Armata (Palermo), salvo per quanto riguarda le pratiche relative *all'esenzione dalle chiamate ale armi*, che continueranno ad essere trattate dalla Commissione militare di linea di Napoli.

« MINISTERO DELLA GUERRA ».

« (*Estratto del Giornale militare ufficiale 1912*) ».

« 461. TRASPORTI - SEDI E COMPETENZA DELLE COMMISSIONI « MILITARI DI LINEA. (Direzione generale servizi logistici ed ammi- « nistrativi).

« In virtù del R. Decreto N. 907 del 5 agosto 1912, ai dieci « Compartimenti delle Ferrovie dello Stato, che esistono, si aggiun- « geranno dal 1° novembre 1912 quelli di Bologna e Bari.

« In dipendenza di ciò il Ministero ha determinato di modifi- « care come segue la competenza delle Commissioni militari di « linea, di cui alla disposizione N. 27 del fascicolo 18 della *Rac-*

« *colta delle disposizioni permanenti in vigore per il R. Esercito*
« e di trasferire a Bologna la sede della Commissione di linea che
« attualmente è in Ancona:

COMMISSIONI militari di linea e loro sedi	COMPARTIMENTI ferroviari assegnati a ciascuna Commissione
Torino	Torino-Genova
Venezia	Venezia-Milano
Bologna	Bologna-Ancona-Firenze
Napoli	Roma-Napoli-Bari-Reggio Calabria

« Il provvedimento avrà effetto dal 1° novembre 1912.

« Il Ministero si riserva, in dipendenza di ciò, di pubblicare le
« varianti alla disposizione precitata nonchè alle altre pubblicazioni
« che si riferiscono all'ordinamento delle Ferrovie dello Stato. - *Il*
« *Ministro*: P. SPINGARDI ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, e 7.

Ordine di Servizio N. 364. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 319-1912).

Col 16 novembre 1912 viene pubblicato un foglio di modificazioni ed aggiunte alla tariffa diretta italo-germanica che comprende l'ammissione di parecchie stazioni germaniche alle tariffe

generali a G. V. e P. V. ed a varie tariffe eccezionali comprese nella parte II *B* alla predetta tariffa diretta.

Questo foglio sarà distribuito dall'Ufficio Contabilità di Firenze e sarà da rimettersi gratuitamente alle Ditte che ne faranno richiesta.

Col 1° dicembre 1912 la stazione di Genova Molo Vecchio viene ammessa al servizio diretto italo-germanico.

Nell'elenco delle stazioni italiane della Parte II *A*, della tariffa relativa dovrà pertanto aggiungersi, secondo l'ordine alfabetico, il nome della predetta stazione colle seguenti distanze e col richiamo (85) da riportarsi a piede di pagina in sostituzione di quello pari numero attuale che resta perciò abrogato:

S.	Genova Molo Vecchio (85) .	—	232	—	336	—

(85) Le disposizioni della precedente nota (84) relative alle attribuzioni degli scali e delle stazioni di Genova, non sono applicabili ai trasporti da o per lo scalo di Genova Molo Vecchio (che fa parte di Genova Piazza Caricamento Calate) il quale invece è abilitato a ricevere le merci a piccola velocità ordinaria in arrivo per ferrovia e destinate ad essere imbarcate su navi a vapore (esclusi quindi i velieri) pei porti esteri od insulari italiani, escluse le merci in colli indivisibili di peso superiore a Kg. 1500.

Il mittente deve indicare sui singoli colli e sulle lettere di vettura non solo la destinazione di Genova Molo Vecchio, ma anche quella definitiva « oltre mare ».

Per la tassazione dei trasporti vedasi l'avvertenza 3-*i* a pag. 6

del fascicolo « Prezzi italiani pei servizi internazionali » edito il 1° novembre 1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 365 (V.).

Norme per le visite periodiche dei veicoli.

(Vedi Ordini di Servizio N. 48-1907 e 318-1909).

I carri serie *P* con condotta per freno Westinghouse, siano o no muniti degli accoppiamenti flessibili, agli effetti delle visite periodiche da eseguirsi in dipendenza delle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 48-1907, sono da considerarsi come affatto sprovvisti di apparecchi per freni continui.

A tali carri, assegnati alla 3ª categoria di velocità, non dovrà pertanto essere eseguita la visita senza rialzo ogni 6 mesi, ma sarà sufficiente venga eseguita la visita con rialzo ogni 36 mesi.

Le disposizioni del presente Ordine di Servizio sono applicabili esclusivamente a carri serie *P;* per i veicoli di qualsiasi altra serie restano in vigore le disposizioni contenute nel già citato Ordine di Servizio N. 48-1907, ferme restando però le disposizioni speciali dell'Ordine di Servizio N. 318-1909 pei veicoli adibiti ai servizi diretti internazionali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 11, 26, 27, 28, 29 *e* 34.

Ordine di Servizio N. 366 (M.).

Servizio merci a Roma Tuscolana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 250-1910 e 184-1911).

Essendo stato attivato all'esercizio il binario di raccordo della Ditta « IMPRESA DI COSTRUZIONI PERUCCHETTI & NOBILI » a Roma Tuscolana, l'indicazione della Ditta stessa dovrà essere aggiunta nella nota 14) in calce alla pagina 80 del « Prontuario Generale « delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello « Stato (edizione 1° luglio 1908) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 367. (M.).

Cambiamento di nome della Stazione di Quaderna.

A datare dal 1° dicembre 1912, la stazione di Quaderna, della linea Bologna-Ancona, assumerà la nuova denominazione di *Varignana.*

Di conseguenza, nel volume « *Prontuario generale delle distanze chilometriche* », alle pag. 76, 138 (tab. 70) e 232, e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta si dovrà apportare analoga variazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 368. (M.).

Estensione del servizio merci nel raccordo Masini e Rossi delle ferrovie Nord Milano.

(Vedi Ordini di Servizio N. 241-1910 e 217-1912).

Il Raccordo Masini e Rossi delle Ferrovie Nord Milano già abilitato ai trasporti a P. V. O. a carro completo di materiali da costruzione e di carbon fossile, nonchè a spedire, pure a P. V. O. ed a carro completo, terre cotte in grossi lavori come anfore, giarre, olle, orci, vasi da fiori e simili non nominati, a datare dal 20 ottobre 1912 è stato abilitato al completo servizio di tutte le merci a P. V. O. tanto a collettame quanto a vagone completo.

In relazione a ciò si dovranno apportare opportune varianti nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 369 (R.).

Quadro orario delle paghe.

In relazione al disposto del punto VII dell'Ordine di Servizio N. 336-1912, si è provveduto alla compilazione del quadro-orario per la esecuzione delle paghe al personale dalla prossima fine di novembre 1912.

Tale quadro-orario, che avrà attuazione provvisoria, in via di esperimento, viene diramato, in fascicolo a parte e in conveniente

numero di esemplari, ai Servizi d'Esercizio e Centrali, alle Unità Speciali e all'Ufficio Stralcio, agli Uffici Compartimentali e alle Sezioni Lavori, con riserva di pubblicazione del testo definitivo coll'elenco delle stazioni, secondo la nuova giurisdizione delle Casse Compartimentali.

Circolare N. 89. (C.).

Viaggi delle comitive fruenti di speciali riduzioni.

(Vedi Circolare N. 9v-1912).

Salvo i casi di viaggi di comitive contemplati dalle Concessioni speciali o da altre tariffe vigenti che ammettano l'uso di biglietti collettivi, in tutti gli altri casi le persone viaggianti in comitiva devono essere sempre provviste di biglietto individuale rilasciato dall'Amministrazione ferroviaria da esibirsi ad ogni richiesta del personale, escludendosi in modo assoluto che tali biglietti possano essere trattenuti in blocco dai dirigenti le comitive.

In conseguenza, non saranno da tenersi valide nè per accedere ai treni, nè per viaggiare, le tessere di riconoscimento emesse da chi organizza le comitive, trattandosi di documenti di nessun valore nei riguardi della ferrovia.

S'invita quindi il personale ad attenersi strettamente a tale disposizione, applicando alle persone componenti comitive, trovate provviste soltanto di tessera, e non di regolare biglietto, le norme dell'articolo 33 delle Tariffe e condizioni pei trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 90. (M. e V.).

Treni nei quali deve essere eseguito il congiungimento degli accoppiamenti anche del freno a vuoto o del freno ad aria compressa moderabile fra tutti, o parte dei veicoli che li compongono.

Onde evitare ritardi ai treni di lusso e ai treni diretti internazionali, è necessario che essi giungano alle stazioni internazionali di transito cogli accoppiamenti congiunti anche dei freni continui che non sono in funzione sulle nostre linee, ma lo sono sulle linee estere sulle quali detti treni devono proseguire. Con riferimento pertanto alle disposizioni contenute nei §§ 13 e 14 delle Istruzioni sul modo di eseguire il congiungimento e disgiungimento dei veicoli (Circolare N. 96-1910), si dispone che dei seguenti treni, siano riuniti anche gli accoppiamenti del freno a vuoto o del freno moderabile, come per ciascuno di essi è qui di seguito indicato.

La Circolare N. 60-1912 resta abrogata e sostituita dalla presente.

TRENI	Freni speciali dei quali deve eseguirsi l'unione degli accoppiamenti	PERCORSO	*Osservazioni*
RC	moderabile	Roma e Firenze-Pisa - Genova - Ventimiglia	Fra tutti i veicoli
RP	»	Roma - Pisa - Genova-Modane	» »
Valigia Indiana ascendente	»	Brindisi-Modane	» »

TRENI	Freni speciali dei quali deve eseguirsi l'unione degli accoppiamenti	PERCORSO	*Osservazioni*
PM e MP	moderabile ed a vuoto	Domodossola-Milano-Venezia'	Del freno moderabile fra tutti i veicoli, del freno a vuoto solo fra i veicoli destinati a continuare da Mestre a Venezia col 434
AG	moderabile	Chiasso-Milano-Genova	Fra tutti i veicoli
NS e SN	moderabile ed a vuoto	Ala-Milano-Ventimiglia	» »
NB	»	Napoli-Roma-Ala	» »
VN e NV	»	Pontebba-Milano-Ventimiglia	» »
EB	»	Napoli-Bologna-Verona-Ala	» »
BV	»	Roma-Bologna-Pontebba	» »
AV	»	Ventimiglia-Ala	» »
RB	»	Roma-Ala	» »
2, 4, 8	moderabile	Torino-Modane	Fra tutti i veicoli, esclusi quelli che non sono destinati oltre Modane
252, 254, 256, 258	»	Milano-Domodossola	Fra tutti i veicoli, esclusi quelli non destinati a proseguire oltre Domodossola
62, 64, 66, 68, 72, 74, 314	»	Milano-Chiasso	Fra tutti i veicoli. esclusi quelli non destinati a proseguire oltre Chiasso
35, 74,	»	Ventimiglia-Milano	Per le carrozze destinate oltre Chiasso
402, 404, 406, 2652, 2656	a vuoto	Verona-Ala	Fra tutti i veicoli, esclusi quelli non destinati a proseguire oltre Ala

TRENI	Freni speciali dei quali deve eseguirsi l'unione degli accoppiamenti	PERCORSO	*Osservazioni*
418, 2722, 2724, 2726 2728.	a vuoto	Udine-Cormons	Fra tutti i veicoli, esclusi quelli non destinati oltre Cormons
434, 435	a vuoto e moderabile	Venezia-Cormons	L'unione degli accoppiamenti per freno a vuoto deve esser fatta fra tutti i veicoli destinati a Trieste; fra i veicoli provenienti o proseguenti con i treni PM e MP deve essere fatta l'unione anche degli accoppiamenti del freno moderabile
436, 438. 1532, 1534	a vuoto	Venezia - Portogruaro	Fra tutti i veicoli destinati a proseguire oltre Cervignano
444, 1494	»	Venezia-Trento	Fra tutti i veicoli destinati a proseguire oltre Trento

Distribuita agli agenti delle classi 3, 7, 9, 11, 26 (*limitatamente ai Capi Tecnici dei Verificatori*), 29, 34 *ed ai controllori dei viaggiatori e del materiale.*

Circolare N. 91 (S.).

Compartimenti riservati agli on. Senatori del Regno e Deputati al Parlamento e alle loro famiglie munite di biglietti gratuiti serie B°.

Agli On. Senatori del Regno e Deputati al Parlamento e alle loro famiglie può essere concesso l'uso di un intero compartimento riservato in carrozza ordinaria di 1ª o di 2ª classe, purchè presentino in complessivo tanti recapiti gratuiti (rispettivamente tessera fer-

roviaria personale e biglietti serie B°), quanti sono i biglietti ordinari contemplati dall'art. 19 delle vigenti Tariffe.

Qualora il numero dei recapiti gratuiti fosse inferiore al quantitativo di cui al citato articolo 19, la differenza dovrà essere coperta col pagamento di tanti biglietti a tariffa ordinaria, quanti ne occorrano per raggiungere il quantitativo stesso.

Può essere accordato l'uso del compartimento riservato anche quando viaggi un numero di persone inferiore a quello minimo stabilito, purchè vengano presentati tanti recapiti tutti gratuiti o in parte a tariffa ordinaria, quanti ne occorrano per ottenere la concessione.

Tutti i biglietti presentati devono essere di classe non inferiore a quella del compartimento riservato; in caso diverso per ciascun biglietto di classe inferiore dev'essere pagata la differenza tra i prezzi a tariffa ordinaria corrispondenti alle due classi.

L'uso del compartimento riservato alle suindicate condizioni può essere ammesso anche se viaggino le sole persone di famiglia munite di biglietti serie B°.

La domanda del compartimento riservato dev'essere fatta al Capo stazione almeno due ore prima della partenza del treno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 92. (T.).

Accidenti lungo la linea, nei treni e nelle stazioni.

(Vedi Circolare N. 54-1909)

A seguito della Circolare N. 54-1909 ed in attesa della pubblicazione del Regolamento, di cui è cenno nel capoverso 2° dell'art. 86 della Legge 372 del 25 giugno 1909, agli effetti dell'art. 7, alinea 2°, della legge stessa, hanno facoltà, in caso di sinistro ferroviario, di *autorizzare la rimozione del materiale rotabile*, che ostacoli la pronta riattivazione della circolazione dei treni, i funzionari dei primi 6 gradi della tabella organica addetti ai Servizi

del Movimento, della Trazione, dei Veicoli e dei Lavori, nonchè gli allievi Ispettori e gli agenti di qualunque qualifica preposti a riparti attivi dei Servizi suddetti.

In assenza di tali funzionari od agenti, le facoltà medesime spettano al più elevato in grado o a parità di grado al più anziano fra gli agenti presenti, aventi qualifica o funzioni autorizzate di Capo Stazione o di Capo conduttore.

Il funzionario o l'agente che abbia autorizzata la rimozione ne dà ragione all'Ufficio del Movimento, nella cui circoscrizione sia avvenuto il sinistro, rimettendogli firmato, non oltre le 24 ore, apposito verbale in cui si contenga una sommaria descrizione, quanto più possibile esatta, della giacitura e dello stato del materiale prima della rimozione.

Copia conforme di tale verbale deve da detto Ufficio essere trasmessa, entro i cinque giorni successivi, alla competente Regia Procura, accompagnata dalle osservazioni ed aggiunte atte a meglio chiarirne il contenuto.

Una volta autorizzata la rimozione del materiale rotabile *ingombrante la linea, la dirigenza delle operazioni di sgombro* spetta al funzionario di grado superiore o, a parità di grado, al funzionario più anziano del Servizio Trazione o del Servizio Veicoli che si trovi o giunga sul posto. In mancanza l'iniziativa deve essere presa da uno degli agenti della Trazione o dei Veicoli presente, nell'ordine sottoindicato:

1. Capo Deposito di qualunque grado;
2. Capo Tecnico;
3. Capo verificatore;
4. Capo Squadra operai;
5. Macchinista.

Nel caso che nessuno di essi sia presente, la dirigenza spetta al funzionario od agente presente, più elevato in grado, del Servizio Lavori o, in difetto, del Servizio Movimento, purchè non inferiori, rispettivamente, ai gradi di Sorvegliante o di Capo Conduttore.

Qualora nessuno degli agenti sopraindicati fosse sul posto, si dovrà attendere la venuta di uno di essi prima di iniziare le operazioni di sgombro.

Fra agenti dello stesso Servizio e della stessa categoria la dirigenza dello sgombro spetta a quello più anziano di grado.

A richiesta dell'agente, a cui spetta la dirigenza dello sgombro secondo le norme sopraindicate, gli agenti degli altri Servizi metteranno a sua disposizione il proprio personale per coadiuvare nel sollecito sgombro dei binari, nel rimettere prontamente in circolazione le locomotive ed i veicoli e nella riattivazione della circolazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 14, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 46, *ai fuochisti abilitati alle funzioni di macchinista ed ai conduttori e guardafreni abilitati alle funzioni di Capo Conduttore.*

Istruzione N. 8. (R. e L.).

Norme circa la costituzione degli inventari unici per le stufe ed i franklins di cotto in opera nei fabbricati dell'Amministrazione.

Le stufe ed i franklins di *cotto*, in opera nei fabbricati di proprietà dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, o da essa affittati, continueranno ad essere considerati materiali di esercizio e come tali, a decorrere dal 1° novembre 1912, verranno inscritti in inventari *unici* da amministrarsi dagli Uffici Compartimentali di Ragioneria e da gestirsi dalle Sezioni dei lavori.

Per la costituzione di detti inventari unici si procederà come appresso:

1. Tutti i consegnatari, Servizi, Uffici, Stazioni, Depositi, Magazzini, ecc., nei cui inventari del materiale d'esercizio figurassero in carico stufe o franklins di *cotto* emetteranno i documenti di giro di scarico mod. *B*-134, a debito della Sezione dei lavori nella cui giurisdizione trovasi il fabbricato nel quale sono in opera le stufe anzidette.

2. Le Sezioni dei lavori, ricevuti i documenti di giro modulo B-134 suddetti, costituiranno gli inventari *unici* mantenendo

separate le quantità, i valori e le unità amministrative presso cui trovansi in opera le stufe od i franklins di *cotto* ed impiegando all'uopo il mod. *B*-127 nuova edizione.

3. Costituiti gli inventari e firmati i documenti di giro mod. *B*-134, in segno di accettazione, questi dovranno essere trasmessi a cura delle Sezioni dei lavori agli Uffici Compartimentali di Ragioneria di competenza.

4. Gli Uffici Compartimentali di Ragioneria, ricevuti i documenti di cui sopra, effettueranno lo scarico dagli inventari delle singole località e costituiranno nel modo specificato al punto 2° gli inventari unici di loro spettanza.

Il Servizio Centrale Ragioneria, avuti dai consegnatari i prescritti mod. *B*-134, di cui al punto 1°, debitamente accettati dalle Sezioni dei lavori, come dal punto 2°, provvederà ad effettuare lo scarico di cui sopra per le stufe ed i franklins in carico negli inventari di sua spettanza provvedendo poi con opportuno giro a debito degli Uffici Compartimentali di Ragioneria interessati.

5. Se nell'effettuare lo scarico dagli inventari delle singole unità, per costituire gli inventari unici, gli Uffici Compartimentali di Ragioneria ed il Servizio Centrale di Ragioneria, dovessero rettificare i documenti mod. *B*-134 saranno tenute a darne comunicazione alle Sezioni dei lavori perchè le medesime possano rettificare di conformità le scritture inventariali da loro già praticate.

6. Costituiti gli inventari tutte le successive variazioni nella loro consistenza (giri, versamenti od aumenti d'inventario) dovranno essere dalle Sezioni consegnatarie, comunicate ai competenti Uffici Compartimentali di Ragioneria trasmettendo loro i documenti che fossero richiesti dal caso.

7. Nulla però resta innovato per quanto riguarda le stufe ed i franklins di *cotto* in opera in locali di proprietà privata occupati dagli Uffici della Direzione Generale in Roma.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 176R (C.)

XIII Congresso degli albergatori d'Italia in San Remo.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 4 al 12 dicembre 1912.
Ritorno: dal 9 al 15 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per essi saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912 riguardante il *V Congresso nazionale del Partito Radicale Italiano in Roma.*

Circolare N. 177R (C.).

V Congresso Nazionale della Federazione Giovanile Repubblicana in Firenze.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati

dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 19 al 25 novembre 1912.

Ritorno: dal 23 al 29 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna:

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per essi saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912 riguardante il V Congresso nazionale del Partito Radicale Italiano in Roma.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Roma, novembre 1912 - Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Circolare N. 178R (C.)

XXXIII sessione ordinaria del Comitato e XII assemblea generale straordinaria dell'Unione delle Camere di Commercio in Roma.

Per la circostanza sovraindicata è stata accordata, pei viaggi dei delegati delle Camere di commercio, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 24 al 29 novembre 1912.

Ritorno: dal 27 novembre al 6 dicembre 1912.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per i Delegati al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per essi saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 179R (C.)

XIV congresso della società italiana di dermatologia e sifilografia in Roma.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati

dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 13 al 19 dicembre 1912.

RITORNO: dal 17 al 24 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per i partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna:

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per essi saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165B-1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, novembre 1912 - Tip. Editrice Nazionale - C580

SENTENZE

Obblighi del viaggiatore a tutela della propria incolumità — Sinistro riportato nello scendere da un carrozzone ferroviario — Treno fermato al di là del marciapiede della stazione.

Il viaggiatore deve accertarsi delle condizioni del luogo in cui scende, essendo esso tenuto a quella prudenza ed a quella diligenza che ciascuno in ogni momento della vita deve usare per la tutela della propria integrità fisica. Nè può farsi risalire alla amministrazione ferroviaria la responsabilità dell'infortunio subìto sotto pretesto che il treno si sia fermato fuori del marciapiede della stazione.

TRIB. CIV. NAPOLI, 21-28 giugno 1911. — Mannara c. ferrovie Stato.

FATTO.

Con libello 12 dicembre 1910 il sig. Salvatore Mannara evocava innanzi a questo Tribunale, l'Amministrazione autonoma delle Ferrovie di Stato. Adduceva lo istante che, nella sera del 13 novembre 1910, il treno N. 3555 in partenza da Palma Campania per arrivare a Napoli alle ore 21,3, composto di 16 vetture, arrivando alla stazione di Napoli, fermava con la vettura di coda, nella quale esso Mannara si trovava, nel piazzale esterno della stazione in località senza marciapiede, mentre con la tettoia vuota bene avrebbe potuto ancora inoltrarsi sotto la tettoia stessa rendendo facile ai viaggiatori la discesa. Avvenne così che il Mannara, discendendo da quella vettura, cadde su di un ciottolo e ne ebbe violenta distorsione al piede per la qual cosa dovè guardare il letto per molti giorni soffrendo gravemente oltre che nella salute anche nei suoi affari. Chiedeva quindi la condanna dell'Amministrazione al risarcimento dei danni conseguenziali del fatto colposo dei suoi agenti.

Comparsa la convenuta in giudizio, impugnava i fatti mossi a base dell'azione. Soggiungeva però che se pure veri non poteva sorgere da essi alcun diritto di risarcimento nello istante. Seguiva quindi la spedizione della causa in base alle conclusioni di sopra trascritte.

DIRITTO.

Osserva che l'attore allega e non prova che per il fatto da lui denunziato penda un procedimento penale a carico dell'Amministrazione ferroviaria di Stato. Non è quindi il caso di soffermarsi ad indigare in ordine all'opportunità o meno di sospendere l'attuale giudizio civile sino all'esito di procedimento penale. Osserva che di fronte alla impugnativa della convenuta, l'attore invoca la prova per testi diretta a stabilire la sussistenza dei fatti allegati e propriamente:

1. che il treno fermò con le vetture di coda molto fuori la stazione, mentre avrebbe potuto inoltrarsi di più essendo il binario libero;

2. che esso istante per tal fatto discendendo dalla altezza dello staffone capitò su di un grosso ciottolo e patì distorsione al piede.

Osserva il Tribunale che il primo dei fatti allegati, se pur vero, non vale a chiarire una colpa nell'Amministrazione ferroviaria.

Imperocchè se di regola è a ritenersi che i treni debbono fermarsi sotto le tettoie e propriamente in corrispondenza degli appositi marciapiedi costruti per rendere più agevole la discesa dei viaggiatori, non è però vero che ragioni di servizio possano consigliare la fermata in sito ove i marciapiedi non esistono senza che da ciò possa derivare addebito di negligenza all'Amministrazione assuntrice del trasporto. E siffatte ragioni possono esistere anche se all'occhio dei viaggiatori si presenti libera la parte del binario che al marciapiedi corrisponde e sulla quale il treno per avventura non inoltri. Essendo cotali ragioni di servizio, determinate da un succedersi di ordini e di manovre delle quali non sempre rimane traccia scritta, elasso alquanto tempo non può farsi addebito all'Ammini-

strazione di non saper dire perchè, in una determinata ora di un determinato giorno, a binario libero un treno abbia sostato alquanti metri prima di quel che avrebbe potuto, procurando così non comoda discesa ai viaggiatori che si trovavano nelle vetture di coda.

Ma si ritenga pure il contrario e cioè che data l'esistenza del binario libero, l'Amministrazione debba far procedere il treno fin sotto la tettoia che in quella sera tale norma non fosse osservata non si può da tale fatto colposo degli agenti, far derivare la responsabilità dell'Amministrazione per la distorsione al piede dal Mannara, che egli tende a stabilire col secondo dei fatti dedotti a prova. Invero se in quella sera i viaggiatori di una o più vetture, furono costretti a discendere sul binario libero, anzichè sul marciapiede e solo il Mannara ebbe a riportare la distorsione al piede, è uopo presumere che il fatto accadde non perchè in quel punto la discesa fosse talmente malagevole da non potere essere fatta senza pericolo di grave danno alla integrità personale dei viaggiatori, ma piuttosto perchè il Mannara discese con troppa precipitazione e senza usare quella diligenza che il momento ed il luogo rendevano necessaria. A questo apprezzamento i giudicanti sono indotti dal riflesso che oramai, la cresciuta intensità del servizio ferroviario fa sì che le fermate dei treni viaggiatori fuori tettoia o pure nelle stazioni, ma sui binarii che non hanno un marciapiede in corrispondenza si verificano giornalmente specie nelle grandi stazioni senza dar luogo ad inconvenienti pel motivo, che l'altezza degli staffoni delle vetture, è tale da render non comoda la discesa, ma non difficile nè apportatrice di danni ai viaggiatori che si appressino con la ordinaria diligenza, che ciascuno in ogni momento della vita deve usare per la tutela della propria integrità fisica, diligenza tanto maggiormente doverosa per chi viaggia in ferrovia di fronte al disposto dell'articolo sia dell'allegato D, alla legge 27 aprile 1885, nel quale è, *sub verbo si guariter*, fatto obbligo al viaggiatore di usare le precauzioni necessarie e di vegliare per quanto da lui dipende alla sicurezza ed incolumità della sua persona. E però dato pure il concorso di due cause colpose quella cioè dell'Amministrazione di aver fatto fermare il treno non in corrispondenza del marciapiede e di quella del viaggiatore di non aver usata la necessaria diligenza nel discendere, la responsabilità dell'evento dannoso agli effetti civili si riallacciano all'ultima causa colposa, stante il costante in-

segnamento dottrinale e giurisprudenziale che, nel concorso di più cause colpose, l'ultima solamente risponde del danno quando esso non si sarebbe verificato se l'ultima causa colposa non avesse agito *non videtur damnum sentire qui sua culpa damnum sentit.*

Or poichè è evidente che il fatto dell'Amministrazione di aver fatto avanzare il treno non oltre quel punto sarebbe rimasto innocuo se il Mannara avesse usata la necessaria diligenza nel discendere dal treno, la sua istanza di risarcimento non può essere accolta come mancante di giuridica base.

Che le spese seguono la soccombenza.

P. q. m. il Tribunale uditi i procuratori delle parti, rigetta l'istanza.

Trasporto di merci pericolose - Incendio - Presunzione di irresponsabilità delle ferrovie - Prova contraria.

« *L'Amministrazione delle Ferrovie non risponde dell'incendio delle merci facilmente infiammabili o combustibili, a meno che lo speditore dimostri che il danno non è stato conseguenza di quella data attitudine o proprietà pericolosa della merce, ma di fatti e circostanze particolari, verificatisi nel caso concreto, e valevoli a distruggere il nesso causale di possibilità su cui si fonda la presunzione di irresponsabilità della Ferrovia* » (*art.* 102-130 *ed allegato N.* 9, *Tariffe e condizioni di trasporto*).

CASS. ROMA, udienza del 31 maggio 1912. — Orsini c. ferrovie Stato.

IN FATTO.

Con atto del 5 aprile 1910 Orsini Angelo conveniva dinanzi al Pretore di Antrodoco l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona di quel Capostazione, e premesso che nel 5 febbraio 1910

era stato spedito ad esso istante alla stazione di Antrodoco da quella di Monterotondo un vagone di foraggio composto di 86 balle di fieno e di 40 balle di paglia, e che durante il viaggio tutto il foraggio si era incendiato per colpa del personale, chiedeva condannarsi l'Amministrazione predetta al pagamento della somma di L. 922,50 rappresentante il valore del foraggio, l'importo della tassa di sosta e l'ammontare dei danni risentiti. Contestatasi la lite, l'Orsini mentre in via principale insisteva per lo accoglimento della domanda in via subordinata chiedeva di essere ammesso a provare con testimoni:

1. che le balle di paglia e di fieno spedite nel febbraio 1910 dalla Ditta Cecconi e d'Alessio dalla stazione di Monterotondo all'indirizzo dell'Orsini erano perfettamente sane ed asciutte, ed erano in condizione da non potere assolutamente fermentare al pari di altri cinque carri della stessa merce spediti in antecedenza dalla stessa Ditta e giunti a destinazione in perfetto stato;

2. che le balle suddette vennero accuratamente situate sul carro e regolarmente coperte con copertoni delle stesse ferrovie.

Il rappresentante delle Ferrovie chiese il rigetto della domanda attrice in base alla presunzione di irresponsabilità stabilita dall'articolo 130 delle tariffe e si oppose all'ammissibilità della prova testimoniale articolata ex adverso perchè inconcludente.

Il Pretore con sentenza 11-14 settembre 1911 ammise la prova testimoniale invocata dall'Orsini e dispose una perizia per stabilire la possibilità che lo incendio fosse derivato dalle proprietà pericolose della merce.

Da tale sentenza interpose appello l'Amministrazione delle Ferrovie deducendo la inammissibilità della prova disposta e chiedendo il rigetto della domanda. E il Tribunale di Aquila, con sentenza 6-13 ottobre 1911 — considerato che l'articolo 130 lettera C. delle Tariffe stabilisce a favore dell'Amministrazione Ferroviaria una presunzione di irresponsabilità nei danni verificatisi nel trasporto di merci pericolose, presunzione che può essere eliminata co nla prova contraria; che nella specie la detta presunzione era applicabile per la natura della merce traspotrata comecchè di facile combustione ai sensi dell'allegato N. 9, e che per escluderla bisognava dimostrare l'esistenza di un fatto determinato degli agenti

come causa imputabile dell'evento, o quanto meno escludere qualunque eventualità di incendio non imputabile, escludere cioè la possibilità del concorso di qualsiasi causa estranea; che a tale requisito non rispondevano i capitoli di prova dedotti dall'Orsini; non il primo, poichè dato anche che la paglia ed il fieno spediti fossero sani ed asciutti, non per questo cessavano di essere facilmente infiammabili, e quindi pericolosi; non il secondo, perchè la regolarità del carico e della copertura giovano a limitare i pericoli ai quali sono esposte le merci del genere durante il viaggio, ma non li eliminano; che quindi la prova era inconcludente perchè non atta a vincere la presunzione di irresponsabilità; che infine inutile era anche la perizia perchè la possibilità dell'incendio stava nella qualità pericolosa della merce secondo l'espresso disposto della legge, e non occorreva stabilirla con un giudizio tecnico — accolse l'appello dell'Amministrazione e in riforma dell'appellata sentenza, rigettò la domanda dell'Orsini condannandolo alle spese.

Ricorre l'Orsini in Cassazione per due motivi:

1. Violazione degli articoli 400, 401 Codice di Commercio articoli 103, 129, 130 lettera C. Tariffe ferroviarie in relazione all'articolo 331 convenzione internazionale di Berna, art. 1350, 1352, 1353 Cod. Civile e 517 N. 2 Cod. Civile, in quanto la sentenza ritenne che per escludere la presunzione d'irresponsabilità delle Ferrovie non bastasse la prova di fatti tendenti a distruggere quei semplici indizii su cui la presunzione stessa si fonda, ad eliminare cioè quel nesso di causa ad effetto che deriva dalla natura stessa della merce avariata, ma occorresse la prova positiva e radicale della colpa dell'Amministrazione, alterando così il concetto della legge speciale ed eccedendone la portata.

2. Violazione degli articoli 517 N. 5, 7 in rapporto agli articoli 103, 130 tariffe ferroviarie, 252 Cod. Proc. Civile per essersi ritenuta inutile la perizia con cui si tendeva ad escludere qualunque eventualità di incendio non imputabile e ciò dopo che la sentenza aveva riconosciuto il diritto nella parte danneggiata di dimostrare tale esclusione.

DIRITTO.

Attesochè di fronte all'obbligo legale che hanno le Ferrovie di prestarsi al trasporto di qualsiasi merce non poteva il legislatore non preoccuparsi della difficile situazione ad esse creata dalla gravità del rischio inerente alla spedizione di talune merci pericolose e soggette a facile deperimento, quante volte fosse rimasta ferma in ogni caso, nei rapporti di questo speciale vettore, la norma comune fissata dall'articolo 400 del Codice di Commercio, che mette la responsabilità della perdita o delle avarie a carico del vettore, salvo che questi provi che il danno sia derivato da caso fortuito o da forza maggiore, da vizio delle cose stesse o dalla loro natura, da fatto del mittente o del destinatario. La difficoltà e talora la impossibilità di fornire tal prova avrebbe posto la Amministrazione nella necessità di elevare le tariffe di trasporti a tal prezzo da danneggiare fortemente la industria e il commercio.

D'altra parte l'articolo 401 dello stesso Codice, che autorizza i vettori a stipulare in taluni casi a loro favore una presunzione di irresponsabilità, non potea soddisfare alle esigenze pratiche dei trasporti ferroviarii, data la enormità del traffico e del movimento che con essi si attua. E si comprese ben presto la necessità e l'opportunità di tradurre in norma fissa legislativa adeguatamente disciplinata, quella presunzione che la legge comune ammette come clausola contrattuale. Tale in breve è la genesi dell'articolo 130 delle tariffe ferroviarie, pel quale e precisamente pel comma C di esso, a cui si rapporta specificatamente il caso in esame, l'Amministrazione, a meno che sia provata la sua colpa, non può essere tenuta responsabile delle merci infiammabili od esplodenti od altrimenti pericolose, in quanto il danno possa essere considerato come la conseguenza delle proprietà pericolose delle merci stesse e del loro modo di imballaggio. Il detto articolo costituisce dunque indubbiamente una presunzione di irresponsabilità basata nell'*id quod plerumque accidit*. È la presunzione contrattuale dell'articolo 401 Cod. di Commercio trasformata in presunzione *ope legis*

a favore delle Ferrovie; lo riconoscono, insieme alla sentenza denunziata, entrambe le parti contraenti. Ed è pur certo ed incontroverso tra le parti che trattasi bensì di presunzione *juris tantum*, contro la quale è ammessa la prova contraria, ma che a costituirla basta la responsabilità che il danno derivi dalle proprietà pericolose della merce, nella quale possibilità sussiste e si concreta il nesso di causalità previsto dalla legge. Or la prova contraria che la legge concede allo speditore per combattere siffatta presunzione non può consistere se non nella dimostrazione che il danno non è stata conseguenza di quella data attitudine o proprietà pericolosa della merce, ma di fatti e circostanze particolari verificatisi nel caso concreto valevoli a distruggere la presunzione medesima. Così, trattandosi come nelal specie di trasporto di paglia, e di fieno, merci espressamente annoverate nella categoria di *combustibili e nelle materie di facile combustione* (allegato N. 9) la cui proprietà pericolosa consiste nell'essere facilmente infiammabili, avvenendone l'incendio, si attua senz'altro quel nesso di causalità che dà luogo alla presunzione di irresponsabilità, presunzione che conserva il suo impero finchè la possibilità che l'incendio sia stato conseguenza della proprietà pericolosa della merce non venga esclusa dalla prova contraria.

Questi i principi di diritto applicabili alla fattispecie. Ora il ricorrente muove censura alla sentenza denunziata di averli violati collo aver preteso la prova della colpa degli agenti ferroviari o meglio coll'avere respinta la prova da esso ricorrente dedotta, non perchè i fatti articolati non fossero valevoli a distruggere gl'indizi e le possibilità derivanti dalla proprietà pericolosa delle merci, ma perchè ritenne che non fossero atti a dimostrare la colpa degli agenti. Ma la censura è infondata. Il Tribunale negò adito alla prova dedotta perchè ritenne che lo essere la paglia e il fieno perfettamente asciutti e bene imballati e coperti all'atto della spedizione (circostanze queste nelle quali si riassumeva la prova) non erano elementi sufficienti ad escludere la possibilità di una accensione indipendente dalla colpa degli agenti. E' questo un apprezzamento incensurabile al quale il Tribunale pervenne con una motivazione dubbia ma esauriente ed immune da qualsiasi errore di diritto. Imperocchè, per quanto riflette i fatti di cui nel primo capitolo, non avendo la legge nel classificare le merci combustibili

fatta distinzione fra combustione spontanea e combustione dipendente da causa esterna, la facilità dello incendio e quindi il nesso causale di possibilità che dà luogo alla presunzione di irresponsabilità esiste rispetto all'una come all'altra delle due ipotesi.

Dal che segue che anche escludendosi la fatuità della combustione spontanea per la dedotta impossibilità della fermentazione, rimarrebbe sempre a sorreggere la presunzione suddetta l'altra attitudine pericolosa della merce a ricevere e comunicare facilmente l'incendio. Ma il Tribunale si convinse altresì, e tale convincimento sfugge a qualunque censura in questa sede, che i fatti articolati non escludevano nemmeno la possibilità della combustione spontanea in quanto la merce poteva *essersi inumidita anche dopo eseguito il caricamento ed aver prodotto la fermentazione.*

Ritenne poi il Tribunale essere frustranea la prova dedotta col secondo capitolo, circa la regolarità dell'imballaggio e della copertura della merce all'atto della spedizione, pel riflesso che se la legge avesse ritenuto sufficiente la regolarità delle operazioni di spedizione ad eliminare tutte le ipotesi d'incendio casuale non avrebbe formulato la presunzione di irresponsabilità in termini generici. Infatti l'osservanza delle norme cautelative da parte di chi spedisce merci pericolose potrà addursi per escludere la colpa del mittente, ma non per escludere la possibilità che l'avaria verificatisi non ostante le adottate precauzioni sia derivata dalla proprietà pericolosa della merce spedita. Torna vero quindi che il Tribunale affermi la irrelevanza dei fatti articolati non perchè ritenesse, come dice il ricorrente, che contro la presunzione dell'articolo 130 non fosse ammissibile altra prova che quella della colpa degli agenti, ma perchè si persuase che i fatti dedotti non erano tali da escludere, se provati, il nesso di causalità da cui deriva la presunzione, giungendo così per lo appunto all'applicazione di quel principio giuridico che il ricorso speciosamente gli rimprovera di aver violato.

Attesochè non meno infondato si presenta il secondo motivo. Il Tribunale ritenne irrilevante la nomina del perito chiesta al solo effetto di avere un parere sulla possibilità che l'incendio fosse derivato dalle proprietà pericolose della merce dacchè tale possibilità derivava nella specie dal duplice fatto che le merci di cui trattasi sono classificate dalle tariffe-merci di natura pericolosa,

e che la natura pericolosa di esse consista nella facilità di ricevere e di comunicare l'incendio; si sarebbe compresa quindi una istruttoria diretta ad accertare che l'incendio fosse derivato da cause dievrse da quelle che la legge presume, ma una perizia diretta alla ricerca di un rapporto di possibilità che la legge riconosce e sanziona espressamente, sarebbe stato un non senso e ben fece il Tribunale a non ammetterla.

P. q. m. la Corte Suprema rigetta il ricorso interposto da Orsini Angelo.

Anno V - N. 48

28 Novembre 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata*****:**

Roma, novembre 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 -- C-80.

Parte terza. — **Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:**

Per memoria.

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria :**

D. M. *del 15 novembre 1912 che modifica gli art. 2 e 10 del regolamento per le prove e le verificazioni periodiche dei recipienti, destinati al trasporto ferroviario di gas compressi o liquefatti, approvato con Decreto Ministeriale 30 giugno* 1904 (1).

I MINISTRI SEGRETARI DI STATO

PEI LAVORI PUBBLICI E PER L'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E IL COMMERCIO

Visto il regolamento per le prove e le verificazioni periodiche dei recipienti, destinati al trasporto ferroviario di gas compressi o liquefatti, approvato con decreto Ministeriale 30 giugno 1904;

Visti i decreti Ministeriali 18 luglio 1906, 24 febbraio 1907 e 15 febbraio 1909, coi quali furono modificati gli articoli 2, 3, 4, 6, 10 e 12 del regolamento suddetto;

Vista la domanda presentata dal Ministero della guerra per ottenere che sia concesso al battaglione specialisti del genio militare la facoltà di provvedere direttamente alla prova e bollatura dei propri recipienti, destinati al trasporto dei gas compressi e liquefatti;

Ritenuta l'opportunità di accogliere l'accennata domanda, nonchè la necessità di modificare in relazione gli articoli 2 e 10 del citato regolamento 30 giugno 1904;

Sul conforme parere dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

della Commissione speciale istituita presso l'Istituto sperimentale delle ferrovie stesse per le prove e verifiche dei detti recipienti: nonchè del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* Num. 271 del 18 novembre 1912.

DECRETANO:

Art. 1.

All'art. 2 del regolamento approvato con decreto Ministeriale del 30 giugno 1904 — il cui testo venne già completato e modificato con decreto Ministeriale 18 luglio 1906 e 24 febbraio 1907 — il secondo comma è così modificato:

« L'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato è autorizzato ad eseguire il servizio delle prove e verifiche di cui sopra, sia per i serbatoi che interessano il trasporto delle materie da impiegarsi per uso delle ferrovie, sia per gli altri servizi dello Stato: analoga facoltà è concessa al battaglione specialisti del genio militare, per i recipienti di proprietà dell'Amministrazione militare, destinati ad usi militari ».

Art. 2.

All'art. 10 del suddetto regolamento, modificato con gli articoli 4 e 5 del decreto Ministeriale 13 febbraio 1909 è apportata la seguente aggiunta:

« Per i recipienti di proprietà dell'Amministrazione militare, destinati ad uso militare e provati e verificati dal battaglione specialisti del genio, dovranno essere impresse, rispettivamente al lato sinistro ed al lato destro dello stemma reale le due iniziali *B. S.* ».

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 15 novembre 1912.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
NITTI.

Ordine di Servizio N. 370. (R.).

Nuovo ordinamento.

(R. D. n. 728 del 28 giugno 1912).

Soppressione degli Uffici di Ragioneria di Ancona e di Genova.

In attuazione dell'ordine generale N. 26-1912 si dispone:

1. Dal 1° dicembre 1912 l'Ufficio di Ragioneria del Compartimento di Ancona viene soppresso; parte di esso rimarrà però costituito quale Ufficio di Stralcio per portare a termine le contabilità relative ai mesi di settembre, ottobre e novembre 1912 seguendo le modalità stabilite dall'Istruzione N. 7-1912.

2. Dal 1° gennaio 1913 l'Ufficio di Ragioneria del Compartimento di Genova viene soppresso; parte di esso rimarrà pure costituito quale Ufficio di Stralcio per portare a termine le contabilità relative ai mesi di ottobre, novembre e dicembre 1912 colle modalità di cui alla citata Istruzione N. 7-1912.

3. Tutti gli incarichi riguardanti il Compartimento di Ancona saranno disimpegnati dall'Ufficio di Ragioneria di Roma (il cui incorporamento col Servizio Centrale sarà stabilito con altro Ordine di Servizio); e tutti gli incarichi riguardanti il Compartimento di Genova saranno disimpegnati dall'Ufficio di Ragioneria di Torino.

4. Dalle stesse date 1° dicembre 1912 e 1° gennaio 1913 le Casse di Ancona e di Genova passeranno alla dipendenza rispettivamente degli Uffici di Ragioneria di Roma e di Torino.

5. Rimangono invariate le disposizioni contenute nei punti 6, 7 ed 8 dell'Ordine di Servizio N. 336-1912 per quanto riflette i versamenti alle Casse ed i pagamenti al personale ed ai terzi.

Ordine di Servizio N. 371. (C.).

Modificazione di tariffa relativa alle ammoniache.

Col 1° dicembre 1912, le voci della nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. delle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato « acqua ammoniacale depurata », « acqua ammoniacale greggia » ed « ammoniaca liquida » e le relative indicazioni sono annullate ed in loro vece sono introdotte nella nomenclatura e classificazione medesima le voci seguenti:

« *ammoniaca pura* » con l'indicazione della classe 1ª e delle tariffe locali N. 304, 414 e 417 e con la nota: « Sotto questa voce vanno comprese le ammoniache pure in soluzione, quali ad esempio per usi chimici e farmaceutici, nonchè l'ammoniaca liquefatta sotto pressione in serbatoi »;

« *ammoniaca per usi industriali* » con l'indicazione della classe 3ª, della tariffa speciale N. 109 serie *B*, delle tariffe locali N. 304, 414 e 417 e con la nota: « Sotto questa voce vanno comprese le soluzioni ammoniacali impure contenenti oltre il 5 % in peso di ammoniaca »;

« *acqua ammoniacale* » con l'indicazione della classe 7ª, della tariffa speciale N. 109 serie *F* e con la nota: « Sotto questa voce vanno comprese le acque ammoniacali greggie, colorate, impure, ecc. contenenti non oltre il 5 % in peso di ammoniaca ».

Con la stessa data del 1° dicembre 1912, le tre voci anzidette e le indicazioni relative sono pure annullate nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. delle Tariffe e Condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia e sostituite da quelle seguenti:

« *ammoniaca pura* » con l'indicazione della classe 1ª e con la nota: « Sotto questa voce vanno comprese le ammoniache pure in soluzione, quali ad esempio per usi chimici e farmaceutici, nonchè l'ammoniaca liquefatta sotto pressione in serbatoi »;

« *ammoniaca per uso industriale* » con l'indicazione della classe 3ª e della tariffa speciale comune N. 109 serie *B*, e con la

nota: « Sotto questa voce vanno comprese le soluzioni ammoniacali impure, contenenti oltre il 5 % in peso di ammoniaca »;

« *acqua ammoniacale* » con l'indicazione della classe 7ª e della tariffa speciale comune N. 109 serie *F* e con la nota: « Sotto questa voce vanno comprese le acque ammoniacali greggie, colorate, impure, ecc. contenenti non oltre il 5 % in peso di ammoniaca ».

Inoltre, nelle anzidette Tariffe e Condizioni valevoli per la Sicilia, la voce « *ammoniaca per usi industriali* » deve essere aggiunta nella serie *B* della tariffa speciale comune N. 109; e la voce « *acqua ammoniacale greggia* », che figura nella serie *F* della tariffa speciale comune medesima, deve essere sostituita con quella « *acqua ammoniacale* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 372. (C.).

Aggiunta di tariffa relativa alla polvere di carbonizzazione degli stracci.

Col 1° dicembre 1912, nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. delle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato è aggiunta la voce « *Polvere di carbonizzazione degli stracci* », con l'indicazione della classe 8ª e della tariffa speciale N. 123, serie *F*.

Con la stessa data di cui sopra, la voce anzidetta è pure aggiunta nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. delle Tariffe e Condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia con l'indicazione della classe 8ª e delle tariffe: speciale interna N. 123 serie *H* e speciale comune N. 123 serie *F*.

La ripetuta voce deve, inoltre, essere aggiunta nelle serie *H* ed *F* di queste ultime tariffe speciali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 373. (C.).

Concessione speciale XX.

(Vedi Ordini di Servizio N. 166, 279 e 356-1912).

Con riferimento al punto 4° dell'Ordine di Servizio N. 166-1912 si avverte che le stazioni porti di mare, da e per le quali è ammessa l'effettuazione dei viaggi in base alla Concessione speciale XX, sono soltanto quelle delle località a cui approdano piroscafi di linee internazionali che toccano paesi d'Europa, od extra europei bagnati dal Mediterraneo, e piroscafi delle linee facenti servizio con la Libia.

Nel caso che a qualcuna delle suddette stazioni porti di mare, od a qualche stazione di confine, venissero presentate richieste Mod. B. della Concessione speciale XX da parte di operai rimpatrianti sprovvisti della prescritta tessera, le stazioni stesse sono autorizzate ad accettarle egualmente (purchè regolari e complete in ogni loro parte) rilasciando esse stesse la occorrente tessera da L. 1.00, con le modalità stabilite dall'Ordine di Servizio Numero 166-1912.

Nessuna scritturazione sarà da farsi, in tal caso, nello specchio relativo ai quattro viaggi di *andata*, ma, con apposita annotazione sulla tessera stessa, si dovrà far risultare che la medesima venne distribuita in occasione di un viaggio di ritorno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 374 (C.).

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 332-1912).

La Società di consumo fra gli agenti ferroviari di Cuneo, già ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta

applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel Regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 167-1911, è stata ammessa anche al servizio di distribuzione delle derrate alimentari ai propri soci residenti lungo le linee:

Cuneo-Cavallermaggiore;
Cuneo-Saluzzo-Savigliano;
Busca-Dronero;
Cuneo-Bastia;
Cuneo-Vievola.

Saranno quindi da farsi le opportune aggiunte tanto nell'art. 17, quanto nell'elenco *C* del Regolamento suddetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 375. (C.).

Servizio merci italo-ungherese via Ancona / Venezia -Fiume o viceversa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 64-1912).

Con decorrenza dal 1° dicembre 1912 è da introdursi, nella tariffa diretta pei trasporti a piccola velocità (edizione 1° novembre 1911), la seguente aggiunta:

Pag. 46. Tariffa N. 19 serie *d*. Inserire, per la stazione di Arad, il prezzo di Fr. 4.01 col richiamo «(1)», ed esporre, in calce alla pagina, la seguente nota:

(1) «Applicabile, fino a nuovo avviso, ai trasporti di sedie di legno curvato, montate o smontate, imballate in paglia o stuoia, in partite di almeno 5 tonnellate o paganti per tale peso minimo».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 376 (C.)

Servizio italo-francese (P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 331-1912).

Nella nomenclatura annessa alla tariffa per il trasporto delle merci in servizio diretto (edizione 1° gennaio 1907) devesi introdurre, con validità dal 16 novembre 1912, la seguente modificazione:

Pag. 76. Sopprimere la voce della posizione N. 1189/992 con tutte le indicazioni relative.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 377. (M.)

Servizio cumulativo con la linea Thiene-Rocchette-Asiago della Società Veneta.

A schiarimento del quarto capoverso del punto 12 dell'Ordine di Servizio N. 232-1912 (punto modificato come da Ordine di Servizio N. 275-1912) si avverte che i trasporti di *legnami* per i quali, nelle stazioni del tronco Rocchette-Asiago è lasciata facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico verso abbuono delle corrispondenti quote di diritto fisso, sono esclusivamente quelli ascritti alla tariffa speciale N. 118 serie *E*.

Si avverte inoltre, per le opportune aggiunte all'allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 232-1912, che la stazione di Rocchette della linea Thiene-Rocchette-Asiago è dotata di una grue fissa della portata di 5 tonnellate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9, *a quelli delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 378 (M. e C.).

Ammissione dello scalo di Genova P. C. Calate al ricevimento nella Calata Boccardo delle merci a P. V. dirette all'imbarco.

Col giorno 1° dicembre 1912 lo scalo di Genova P. C. Calate verrà ammesso a ricevere nella sola Calata Boccardo le merci a P. V., a carro completo, destinate all'imbarco, ascritte alle ultime tre classi delle tariffe. Per conseguenza nel Capo I dell'allegato N. 8 alle « Tariffe e Condizioni per i trasporti », al paragrafo intitolato « Scalo di Genova P. C. Calate », aggiungere il comma seguente:

« *d)* a ricevere in servizio interno e cumulativo italiano nella sola Calata Boccardo i trasporti a P. V., soltanto a carro completo (compresi i veicoli), di merci nazionali o nazionalizzate destinate all'imbarco, ascritte alle classi 6ª, 7ª e 8ª delle Tariffe, eccezione fatta per le merci ammesse alla restituzione dei diritti doganali, che devono inviarsi a S. Limbania Magazzini Doria ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 379 (M.).

Servizio cumulativo coi tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone.

(Vedi Ordini di Servizio N. 218 e 393-1911, 98, 131, 136 e 330-1912).

I. — TRASPORTO DI BAGAGLI, CANI E VELOCIPEDI.

Corrispondenze ammesse alla registrazione diretta. — A partire dal 1° dicembre 1912, tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato e tutte le stazioni dei tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di

Garfagnana ed Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone, sono ammesse reciprocamente al servizio diretto per il trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi, a tariffa ordinaria, quantunque non abbia luogo il contemporaneo rilascio dei biglietti in servizio cumulativo.

Detti trasporti sono registrati direttamente dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato per le stazioni dei detti tronchi e viceversa, e per ogni trasporto viene emesso un solo foglio di via (come per le spedizioni in servizio interno delle ferrovie dello Stato) che, compilato dalla stazione di partenza, scorta i trasporti stessi fino a destino.

Etichette. — Ai colli sono da applicarsi due etichette: una col nome della stazione di partenza, e col numero corrispondente a quello della registrazione; l'altra, da apporsi immediatamente sotto la prima, col nome della stazione destinataria, e l'indicazione del transito, rispettivamente, di Lucca e di Aulla.

Tale ultima etichetta può essere manoscritta.

Tassazione. — Le tasse pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi sono riscosse a partenza, per tutto il percorso, in base alle tariffe vigenti su ciascuna Amministrazione e sul peso totale, ferma restando, a termini dell'Ordine Generale N. 10-1911, l'applicazione sul percorso cumulato della Rete di Stato e della linea Lucca-Bagni di Lucca, delle tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Le tasse minime da riscuotersi sono stabilite in L. 0.70 per spedizione per le Ferrovie dello Stato e pure in L. 0.70 per spedizione per ciascuno dei due tronchi.

Per il percorso sulle ferrovie dello Stato si applicano quindi i prezzi risultanti dagli appositi prontuari a tariffa generale o differenziale, a seconda della distanza, in vigore per il servizio interno, e per il percorso sui tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone, si applicano i prezzi risultanti dal prospetto « Allegato A ».

Tassa di bollo. — In aggiunta al prezzo di ogni spedizione di bagagli, cani e velocipedi è da riscuotersi la tassa di bollo ordinario di cent. 5, nonchè la sovratassa di bollo di cui la legge 12 gennaio 1909 n. 12.

Bagagli a mano. — I bagagli a mano, nei limiti di peso e di dimensioni stabiliti per l'ammissione nelle vetture ferroviarie, sono trasportati gratuitamente anche sui due tronchi.

Norme contabili. — Le spedizioni in servizio diretto coi tronchi in parola, devono essere scritturate su separati fogli Modulo I-265 *A* intestati « Spedizioni per il tronco Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana » e « Spedizioni per il tronco Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone ».

Sui predetti mod. I-265 *A* deve poi essere indicato anche il quantitativo dei colli di cui si compongono le singole spedizioni.

II. — CONCESSIONI SPECIALI E TRASPORTI MILITARI SUL TRONCO BAGNI DI LUCCA-CASTELNUOVO DI GARFAGNANA.

Il prospetto « Allegato *B* » all'Ordine di servizio N. 218-1911, è sostituito da quello qui unito.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 93 (C.)

Trasporti militari in conto corrente.

(Vedi Ordine di Servizio N. 176-1908).

Nonostante la precisa disposizione contenuta nell'articolo 8, quarto capoverso, dell'Ordine di Servizio N. 176-1908, si verifica con qualche frequenza, provocando lagnanze del Ministero della Guerra, che le lettere d'avviso per l'arrivo dei trasporti militari eseguiti in conto corrente siano recapitate a mezzo della Posta, anzichè degli Agenti delle stazioni.

Si richiamano pertanto le stazioni alla stretta osservanza della citata disposizione, diffidandole che, in caso di nuovi reclami del genere, saranno presi provvedimenti punitivi a carico dei responsabili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 94. (C.)

Apertura dell'agenzia di città di Prato. — Modificazioni al fascicolo dei trasporti a domicilio.

Col giorno 1° dicembre 1912 verrà istituito a Prato il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio ed aperta all'esercizio in quel comune l'Agenzia di Città.

Pertanto alla pag. 27 del fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », si dovranno aggiungere le indicazioni contenute nell'unito prospetto, ed a pag. 75 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, si dovranno esporre le lettere G. P. nella colonna 14, di fianco al nome della nominata stazione.

Nel detto fascicolo dovranno essere introdotte anche le altre varianti indicate nel prospetto medesimo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 95.. (M.)

Trasporti di collettame a G. V. durante il periodo delle Feste Natalizie e di Capo d'anno.

Affinchè nei periodi delle Feste Natalizie e di Capodanno, i trasporti di collettame a G. V. possano svolgersi colla regolarità e sollecitudine dovute, dovranno essere osservate, dal 10 dicembre al 10 gennaio, le seguenti disposizioni di massima.

Le Divisioni del Movimento provvederanno alla loro volta ad impartire le disposizioni di dettaglio e di carattere locale che riterranno più opportune, e sorveglieranno in modo particolare l'andamento di questi trasporti.

Condizione dei colli. — I colli dovranno essere in condizione perfetta, in modo da evitare avarie al contenuto e da rendere impossibili i tentativi di manomissione senza lasciare segni esterni.

Indirizzi da applicarsi ai colli. — Ogni collo dovrà essere munito esternamente di due cartellini, solidamente assicurati, sui quali saranno indicati il nome e cognome, l'indirizzo (via e numero dell'abitazione) del destinatario e la località destinataria nonchè la parola « domicilio » se la consegna del trasporto al destinatario non dovrà essere fatta in stazione.

Per rendere più facile la consegna dei trasporti in caso di smarrimento dei documenti e di perdita dei cartellini esterni, sarà bene che una copia esatta dei cartellini stessi vengo dagli speditori posta anche nell'interno di ciascun collo.

In tal senso verrà dato apposito avviso al pubblico.

Compilazione dei documenti di trasporto. — Le richieste di spedizione dovranno essere compilate in ogni loro parte come prescritto e portare l'indicazione dell'indirizzo del mittente e del destinatario, in caratteri ben chiari, per facilitare le eventuali comunicazioni che la Ferrovia dovesse fare in ordine all'inoltro ed alla consegna del trasporto cui si riferiscono.

Si rammenta alle stazioni l'obbligo e la necessità di esporre sempre *sui documenti di trasporto la via ed il transito da seguirsi dalle spedizioni.*

Numeri a stampa da applicarsi sui documenti. — Per rendere più sollecite le operazioni di carico, scarico e trasbordo, le stazioni di maggior importanza, che saranno designate dalle Divisioni del Movimento, dovranno ripetere sui documenti di trasporto i numeri delle etichette applicate ai colli. Faranno per ciò uso di appositi listini, in carta color aranciato, aventi un centimetro di lato, coll'indicazione a stampa, in inchiostro nero, dei numeri progressivi dall'uno in avanti, corrispondenti a quelli delle etichette; listini che dovranno essere ingommati sul bollettino di consegna.

Alla stampa ed alla distribuzione di questi listini provvederanno direttamente le Divisioni del Movimento.

Listini per trasporti a domicilio. — Tanto sui colli da consegnarsi a domicilio, quanto sui relativi documenti di trasporto, dovranno applicarsi apposite etichette in carta bianca, con scritta in rosso la parola « *Domicilio* ». Questi listini saranno forniti alle Divisioni a cura della Direzione Generale.

L'applicazione o non di questi listini non esonera le stazioni destinatarie dall'obbligo di assicurarsi, mediante l'esame dei documenti di trasporto, se la spedizione debba essere consegnata a domicilio o trattenuta in stazione; e ciò perchè un eventuale errore della stazione mittente non abbia ad influire sulla consegna della merce al destinatario.

Carico delle merci e formazione dei carri misti. — Le merci dovranno essere raggruppate nei carri per stazioni destinatarie, separando, possibilmente, per ciascuna destinazione, quelle « *ferme stazione* » da quelle « *a domicilio* ».

Per le merci destinate alle località più importanti servite da appositi itinerari, si dovrà aver cura di formare distinti carri per le merci « *ferme in stazione* » e per quelle da consegnarsi « *a domicilio* ».

Il carico delle merci dovrà farsi nei prescritti itinerari; se la quantità delle medesime lo permetta, le stazioni dovranno formare appositi supplementari agli itinerari più diretti, preoccupandosi essenzialmente della sollecita resa dei trasporti.

Per la formazione dei carri misti si dovrà far uso preferibilmente di carri con Westinghouse.

Consegna dei colli fra personale di stazione e dei treni. — La consegna dei colli fra personale di stazione e dei treni dovrà avvenire di massima in via di fatto. A questa massima potrà derogarsi solo in casi eccezionali da autorizzarsi dalle Divisioni.

Inoltro dei carri misti coi treni prescritti. — I carri misti dovranno essere inoltrati senza eccezione coi treni prescritti. Dalla composizione dei treni raccoglitori a G. V., salvo le eccezioni che potranno essere stabilite volta per volta, dovranno escludersi tutti i carri carichi a P. V. e quelli vuoti.

Squadre di trasbordatori. — Le squadre viaggianti coi treni raccoglitori a G. V. dovranno essere opportunamente rinforzate e,

se del caso, anche il conduttore dovrà essere assistito da altro agente idoneo che lo coadiuvi, sia nelle scritturazioni, sia nella sorveglianza sulle operazioni di carico, scarico e trasbordo.

I trasbordi da carro a carro per raggruppare le merci per destinazione, o per riordinare i diversi itinerari allo scopo di evitare manipolazioni ai transiti, dovranno essere eseguiti sempre e completamente sotto la responsabilità del personale delle squadre, del Capo conduttore, e dei Dirigenti le stazioni e le gestioni delle località stabilite.

Recapito delle lettere d'avviso. — Il recapito delle lettere d'avviso dovrà essere fatto senza ritardo.

Consegna a domicilio. — Le stazioni dovranno assicurarsi ed esigere che le Agenzie di Città si mettano in condizione di corrispondere alle maggiori esigenze dei trasporti eccezionali delle Feste Natalizie e di Capo d'anno, affinchè nel ritiro delle merci dalle stazioni e nella loro consegna ai destinatari non si verifichino ritardi.

I buoni risultati che l'Amministrazione si ripromette dalle presenti disposizioni, dipendono anche dall'azione di sorveglianza che i Funzionari d'ispezione e di controllo debbono esercitare sull'opera delle stazioni e delle squadre di trasbordatori; epperciò si raccomanda che questa sorveglianza, specialmente per i trasporti e nei periodi in questione, sia eseguita con particolare intensità e interessamento.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Aggiunte e modificazioni

alle Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio

Alla pagina 27 aggiugere alla sede opportuna le seguenti indicazioni:

...a a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità						Piccola Velocità				...RVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.)	NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti volu-minosi	Tassa minima per	Merci in genere	Mobilia ed oggetti volu-minosi	Grana-glie cereali e farine	Tassa minima per	
		Tassa per ogni spedi-zione ed opera-zione di	Prezzo per	Diritto fisso								

Avvertenze	Località	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	per ogni lire mille indivisibili	fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.		per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			per ogni spedizione	Osservazioni
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Prato (**)	0.15	—	0.10	0.20	0.30	0.60	0.20	0.25	0.60	0.15	0.20	

Alle pagine 18, 20, 29 e 32, di fianco ai nomi delle stazioni di Conegliano, Ferrara, Rovigo ed Udine, aggiungere alla colonna 1 la indicazione « 1ª e 2ª ».

Alla pagina 19, colonna 2, cancellare l'asterisco posto avanti il nome della stazione di Dronero.

PROSPETTO *dei prezzi da riscuotersi per il percorso sui tronchi* **Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed**

PROSPETTO **dei prezzi da riscuotersi per il percorso sui tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone per i trasporti dei bagagli, dei cani e dei velocipedi a tariffa ordinaria.**

Dalla stazione di Bagni di Lucca alle seguenti	Chilometri	Bagagli - Tasse per chilogrammi										Oltre 100 kg. prezzo per tonn. divisibile di 10 in 10 kg.	Cani prezzo per capo (*)	Velocipedi sciolti, imballati, incassati o in gabbie. - Prezzo per macchina.
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Calavorno	3	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	1.356	0.10	0.70
Ghivizzano-Coreglia	5	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	2.260	0.15	0.70
Piano di Coreglia P. Ania	7	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	3.164	0.20	0.70
Fornaci di Barga	9	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	4.068	0.25	0.70
Barga Gallicano	12	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	5.424	0.30	0.70
Barga Castelvecchio	15	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	6.780	0.35	0.70
Fosciandora-Ceserana	19	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.80	0.90	8.588	0.45	0.70
Castelnuovo di Garfagnana	22	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.80	0.90	1.00	9.994	0.50	0.70
Dalla stazione di Aulla alle seguenti														
Pallerone	4	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	1.808	0.10	0.70
Serricciolo	5	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	2.260	0.15	0.70
Fivizzano-Rometta-Soliera	8	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	3.616	0.20	0.70
Fivizzano-Gassano	11	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	4.972	0.25	0.70
Gragnola	14	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	6.328	0.35	0.70
Monte dei Bianchi-Isolano-Monzone	17	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.80	7.684	0.40	0.70

(*) Prezzo minimo per ogni spedizione di cani L. 0.70.

PROSPETTO dei prezzi da riscuotersi per il percorso Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana per i tra-

PROSPETTO dei prezzi da riscuotersi per il percorso Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Linea	Transito (punto di allacciamento colla Rete principale)	Distanze dal transito	Tariffa differenziale B e C		Tariffa speciale per operai in comitiva.	Tariffa militare		Bagagli - Base per tonn. divisibile di 10 in 10 kg.
			km.	1ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	3ª cl.	(†)
Calavorno	Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana	Bagni di Lucca	3	0. 20	0. 10	0. 10	0. 10	0. 05	0. 678
Ghivizzano-Coreglia		»	5	0. 35	0. 20	0. 15	0. 15	0. 10	1. 130
Piano di Coreglia-P. Ania		»	7	0. 45	0. 25	0. 20	0. 20	0. 10	1. 582
Fornaci di Barga		»	9	0. 55	0. 30	0. 25	0. 25	0. 15	2. 034
Barga-Gallicano		»	12	0. 75	0. 40	0. 35	0. 30	0. 20	2. 712
Barga-Castelvecchio		»	15	0. 95	0. 50	0. 45	0. 40	0. 25	3. 390
Fosciandora-Ceserana		»	19	1. 20	0. 65	0. 55	0. 50	0. 30	4. 294
Castelnuovo di Garfagnana		»	22	1. 35	0. 75	0. 60	0. 55	0. 35	4. 972

(†) Bagagli tassa minima:
L. 0.70 per ogni spedizione in base alle concessioni speciali.
» 0.50 » » » » al Regolamento pei trasporti militari.

NB. — I suddetti prezzi di 1ª classe sono rappresentati dalla media dei prezzi stabiliti per la 1ª e 2ª classe sulle Ferrovie dello Stato senza, beninteso, la sopratassa del 3 %.

SENTENZA

Trasporto internazionale - Accertamento abusi - Sopratassa a carico del mittente.

Un trasporto eseguito sotto il regime internazionale può esser sempre verificato dalle Ferrovie che hanno diritto di accertare che il contenuto corrisponda alle indicazioni della lettera di vettura.

La sopratassa per abusi, in regime della Convenzione di Berna, si deve richiedere allo speditore responsabile della esattezza delle indicazioni della lettera di vettura, anche per trasporto in porto assegnato.

L'interpello di falso civile non fatto dalla parte alla parte, ma dal procuratore al procuratore non è efficace ad autorizzare il Presidente a provvedere a norma dell'articolo 42 del Decreto sul Procedimento Sommario.

CASSAZIONE DI FIRENZE, 18-22 luglio 1912 — Est. Cicori - Dominici Giuseppe c. Ferrovie Stato.

Giuseppe Dominici, negoziante di oggetti artistici e antichi in Venezia, nel 1° febbraio 1909, spedì a Piccola Velocità ed in porto assegnato da Venezia a Nemburg (via Pontebba) al Principe Tassis, un carro che nella lettera di vettura dichiarò contenere parti di mobili vecchi usati (disfacimento di mobili di legno) formanti più e diversi colli non imballati.

Questa spedizione era accompagnata da una licenza o lasciapassare della Direzione delle RR. Gallerie di Venezia, ed in base

alla dichiarazione del mittente le Ferrovie liquidarono il prezzo di detta spedizione in L. 338,74 compresi i diritti accessori.

Giunto però quel carro a Pontebba, l'Ufficio di transito internazionale accertò in base al lascia passare delle Gallerie che i pezzi di legno spediti non erano parti di mobili vecchi ed usati, come il Dominici aveva dichiarato nella lettera di vettura, ma bensì oggetti di antichità ed in applicazione del 5° paragrafo delle disposizioni esecutive dell'art. 7 della Convenzione di Berna, gravava la spedizione per sopratassa e supplemento di tariffa di altre L. 258.80 elevando così il prezzo complessivo del nolo in lire 597.54 come il tutto risulta dal *verbale abusi* del 6 febbraio 1909 che a forma dei vigenti regolamenti fu redatto in Pontebba dall'Ufficio summentovato.

L'Amministrazione delle Ferrovie che dal destinatario aveva già ricevuto sul prezzo di spedizione L. 380.54 convenne il Dominici avanti il Pretore per ottenere il pagamento delle rimanenti L. 217 ammontare delle sopratasse, ma avendo costui resistito a tale domanda, questa venne da quel Magistrato respinta.

Appellatesi le Ferrovie, il Tribunale di Venezia, con sentenza del 27-31 ottobre 1911 dichiarò inammissibile una prova per testimoni ed una perizia richiesta dal Dominici, e pure inammissibile la querela di falso contro il preindicato verbale abusi del 6 febbraio 1909 che lo stesso Dominici sosteneva di aver dichiarato di voler proporre ed anche di avere proposto.

E giudicando in merito accolse pienamente la domanda dell'Amministrazione promossa con l'atto introduttivo del giudizio.

Contro questa Sentenza ha ricorso al Supremo Collegio il Dominici domandandone l'annullamento per i due seguenti mezzi:

1. Violazione e falsa applicazione degli art. 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24 della Convenzione internazionale di Berna; art. 37 della legge del 1902; art. 105 delle Tariffe italiane, art. 390 e 391 del Cod. di Comm. in relazione all'art. 517 n. 3 proc. civ., art. 1341 del Cod. Civ. e 44 del citato codice di commercio.

2. Violazione e falsa applicazione dagli art. 298, 299, 301 e segg. del Cod. di proc. civ. e 517 in 3 e 6 dello stesso codice.

Da parte delle Ferrovie è stato presentato controricorso.

Osserva la Corte che senza che occorra soffermarsi sopra ciascuno dei numerosi articoli di legge che col primo mezzo del ri-

corso diconsi violati, la maggior parte dei quali, del resto, non è neppure nel caso applicabile, la quistione di merito che si dibattè da prima avanti il Pretore e poi davanti al Tribunale fu essenzialmente quella sulla determinazione della qualità della merce spedita, vale a dire se questa veramente consisteva in pezzi di legno di mobili vecchi ed usati ottenuti mediante il disfacimento di essi, come il Dominici aveva dichiarato nella lettera di vettura, ossivvero in oggetti di antichità di un certo pregio artistico, come le Ferrovie sostennero nei precorsi giudizi e come tuttora sostengono in base ai documenti prodotti.

Ed il Tribunale, alla stregua di questi documenti e più specialmente del certificato o lascia-passare della Direzione delle RR. Gallerie di Venezia, dal quale risulta che i pezzi di legno, oggetto della controversa spedizione, altro non erano che le parti di una antica libreria del valore di circa L. 3000 e per la quale dovevasi pagare la tassa di esportazione prescritta dall'art. 17 della legge del 12 giugno 1902, e della dichiarazione per esportazione della Dogana di Pontebba, in cui le merci vengono descritte per 92 pezzi, oggetti di arte antichi del peso di Kg. 4640 del valore di L. 3000, si convinse con giudizio insindacabile di fatto, che effettivamente di un mobile antico di un certo valore artistico si trattava, di cui — in quella guisa summentovata — si faceva la esportazione.

Ed a corroborare questo suo giudizio, rilevò ancora quel Collegio che concorrevano le seguenti circostanze, e cioè che il Dominici esercitava allora ed esercita tuttora il commercio di oggetti antichi ed artistici, che ai pezzi di legno da lui dichiarati fu dallo stesso Dominici attribuito il valore non lieve di L. 3000, che il Dominici medesimo ritenne necessaria la licenza di esportazione, della quale difatti si provvide e che nel supposto della verità del suo asserto non sarebbe occorsa, non essendo d'altra parte ammissibile, e potrebbe anche aggiungersi di fronte alla magra ed inverosimile ragione che egli dà per giustificare questo fatto, che volesse pagare la non indifferente tassa di esportazione per merci che non vi erano soggette.

Ed in tutto questo non si riscontrarono davvero nè potrebbero riscontrarsi errori giuridici che possano viziare e travolgere nel nulla questo giudizio del Tribunale, che ha le sue radici in un

convincimento formatosi sopra elementi probatori di puro fatto, somministrati dagli atti e documenti della causa.

E ciò premesso, resta ben facile il dimostrare come le varie censure che si contengono nel primo mezzo del ricorso non abbiano verun fondamento.

E invero il Dominici in primo luogo si lamenta perchè il Tribunale respinse la prova testimoniale e la perizia da lui richieste.

La lagnanza peraltro non può trovare adito presso questo Collegio, dappoichè il Tribunale in sostanza ritenne quelle prove irrilevanti e contrarie al fatto dello stesso inducente, inquantochè il punto controverso sulla qualità della merce era ben chiarito dai suindicati documenti, alcuni dei quali si può dire che provenivano dallo stesso Dominici, per avere alla creazione di essi direttamente partecipato.

E tutto questo è puro fatto che sfugge al sindacato del Supremo Collegio.

In secondo luogo si rimprovera alla sentenza la mancata applicazione dell'art. 105 delle Tariffe italiane. Ma anche questo rimprovero è ingiusto, perchè, come opportunamente osserva il patrocinio delle Ferrovie, trattandosi di merci spedite all'estero e che dovevano percorrere le linee ferroviarie di due diversi Stati, non erano le tariffe italiane che si dovevano applicare, ma quelle internazionali stabilite dalla Convenzione di Berna.

E per questa ragione cade anche l'altro addebito che si fonda sul fatto di non avere il Tribunale tenuto conto che le merci viaggiavano senza imballaggio, imperocchè non è esatto che quel Collegio di questa circostanza si disinteressasse, avendola invece tenuta presente ritenendola però, e con ragione, di nessuna efficacia nella causa presente per la perentoria ragione che alla spedizione di cui trattasi era applicabile la tariffa internazionale che tra merci imballate e merci non imballate non fa distinzione.

Nè vale che l'accertamento della diversità fra la merce dichiarata e quella spedita sia stata fatta a Pontebba invece che a Venezia. Se gli agenti di quest'ultima stazione non si accorsero, od avendone i mezzi non si vollero accorgere, di tale anormalità, non era davvero vietato di rilevarla agli Uffici di controllo situati a questo scopo lungo lo stradale a tutela dei diritti spettanti al vettore, così facilmente esposto agli errori o alle frodi del pub-

blico. Se fosse altrimenti, sarebbe del tutto inutile la istituzione di quelli uffici e la merce erroneamente o fraudolentemente dichiarata per diversa da quella che è, potrebbe giungere liberamente a destinazione ed essere consegnata al destinatario con un vantaggio indebito dello speditore e con manifesta iattura del vettore.

Ed è in conseguenza di ciò e per porre un riparo a queste ingiuste conseguenze che facilmente potrebbero dar luogo ad illecite speculazioni, che l'art. 7 n. 2 della surriferita convenzione internazionale, che come si disse trova la sua pratica e piena applicazione al caso concreto, dispone che la Ferrovia ha sempre il diritto di verificare se il contenuto dei colli componenti la spedizione corrisponda alle indicazioni della lettera di vettura, e l'avverbio *sempre* è bastantemente significativo, avuto riguardo al senso grammaticale che gli è proprio per denotare che quella verificazione può farsi in ogni tempo ed in ogni luogo le merci si trovino durante il viaggio.

E non è poi il caso di occuparsi del verbale *abusi* del 6 febbraio 1909, imperocchè quel verbale regolarmente compilato alla presenza cioè di due testimoni attesa la impossibilità di avere la presenza dello speditore o del destinatario, è in perfetta corrispondenza colla licenza delle RR. Gallerie sulla quale il Tribunale principalmente si è fondato per dare il suo giudizio, non facendo a quel verbale che un accenno molto fugace, per la qual cosa non è esatto quanto il ricorrente asserisce, che cioè il Tribunale predetto per decidere la controversia sulla qualità della merce ci sia riferito soltanto al parere di un agente doganale.

Ed infine non è fondata l'ultima censura colla quale in sostanza si sostiene la carenza d'azione delle Ferrovie contro il Dominici, dappoichè trattandosi di merce spedita a porto assegnato, ogni spesa della spedizione devesi pagare dal destinatario al momento del ricevimento della merce, non dovendosi questa dalle Ferrovie liberare finchè ogni spesa non sia soddisfatta. Non devesi dimenticare che le Ferrovie non domandano al Dominici la somma preindicata come supplemento di tassa, nel qual caso l'assunto del Dominici non potrebbe non meritare accoglienza, ma unicamente come sopratassa. Il supplemento di tassa dovuta fu già

pagato dal destinatario al momento del ritiro della merce; ma la sopratassa non fu pagata perchè a lui non faceva carico.

La sopratassa altro non è che una penale nella quale s'incorre per infrazione ai vigenti regolamenti concernenti il trasporto e nel caso per la erronea indicazione della merce. Ora pel principio che *peccata substinent auctores* la medesima non può far carico che a colui che del fatto contravvenzionale si rese autore, nel caso quindi al Dominici che fece la dichiarazione infedele.

E che ciò sia, lo dimostra ad evidenza il n. 1 del citato art. 7 della sopraricordata convenzione che decidendo in termini la quistione, espressamente dispone che lo speditore è responsabile dell'esattezza delle indicazioni e dichiarazioni contenute nella lettera di vettura ed è soggetto a tutte le conseguenze delle dichiarazioni irregolari, inesatte e incomplete.

Disposizione più chiara, più precisa, più categorica di questa per decidere contro l'assunto del ricorrente questo punto controverso della lite non potrebbe mai escogitarsi, laonde, il primo mezzo del ricorso per questi e per i premessi rilievi deve essere respinto.

E lo stesso è a dirsi del secondo, col quale si attacca la sentenza in quanto dichiarò inammissibile la pretesa querela di falso, proposta dal Dominici contro il verbale del 6 febbraio 1909.

La querela di falso nel caso non esiste, nè nella sua materialità, nè nella sua obiettività giuridica.

Esiste soltanto la interpellanza fatta in subalterna ipotesi nella comparsa conclusionale prodotta all'udienza, se cioè le Ferrovie intendevano o no valersi del sopra citato verbale.

Ma questa interpellanza, fatta non da parte a parte, come vogliono gli art. 298 del Codice di procedura civile e 42 del R. Decreto 31 agosto 1901 sul procedimento sommario, ma da Procuratore a Procuratore, non solo non equivale nè può equivalere a querela di falso, come il ricorrente sostiene, ma non è nemmeno efficace a autorizzare il Presidente a provvedere a forma del citato art. 42 del R. Decreto summentovato, per la qual cosa anche in questa parte la pronunzia del Tribunale va immune da censura.

Per siffatte considerazioni, adunque, deve rigettarsi il ricorso colle conseguenze dell'art. 541 Codice procedura civile.

P. q. m. rigetta ecc., ecc.

ANNO V - N. 49

5 DICEMBRE 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁂ ⁂

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, dicembre 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria :

Ordine Generale N. 29. (S.).

Servizio Centrale Commerciale.

Ordinamento degli uffici di Controllo dei prodotti.

(R. Decreto N. 728 del 28 giugno 1912).

A partire dal 1° gennaio 1913, gli Uffici incaricati del controllo dei prodotti, facenti parte del Servizio Centrale Commerciale, saranno ordinati come appresso:

Ufficio 1° - *Controllo viaggiatori e bagagli* con sede in Firenze. — Questo Ufficio si occupa, per l'intera Rete, della revisione di tutti i trasporti viaggiatori e bagagli nonchè della revisione della contabilità relativa alla gestione dei telegrafi.

Ufficio 2° - *Affari diversi viaggiatori e bagagli* con sede in Firenze. — Si occupa di tutti gli affari diversi delle gestioni viaggiatori e bagagli e cioè dei reclami, dei verbali di contravvenzione per abusi, dei rilievi contestati, dei conti coi corrispondenti italiani ed esteri, della statistica relativa, ecc., ecc. A tale Ufficio resta pure aggregata la stamperia dei biglietti e la fornitura dei medesimi alle stazioni ed agenzie.

Ufficio 3° - *Controllo merci cumulativo italiano* con sede in Firenze. — Provvede al controllo dei trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. in servizio cumulativo italiano interessanti l'intera Rete.

Ufficio 4° - *Controllo merci cumulativo internazionale* con sede in Torino. — Si occupa dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. in servizio cumulativo internazionale interessanti l'intera Rete.

Ufficio 5° - *Controllo merci servizio interno* con sede in Torino. — Si occupa dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. in servizio interno della Rete interessanti le stazioni dei Compartimenti di Torino e di Genova.

A detto Ufficio resta anche affidata la revisione dei trasporti merci per l'intera Rete in conto corrente col Ministero della Guerra e dei trasporti in servizio per conto dell'Amministrazione.

Temporaneamente, e ciò fino a quando sarà ricostituito l'Ufficio Centrale prodotti di Messina, l'Ufficio 5° si occuperà pure di tutti i trasporti merci in servizio interno della Rete interessanti le stazioni del Compartimento di Palermo.

Ufficio 6° - *Controllo merci servizio interno* con sede in Verona. — Si occupa dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. in servizio interno della Rete interessanti le stazioni dei Compartimenti di Milano e di Venezia.

Ufficio 7° - *Controllo merci servizio interno* con sede in Pisa. — Si occupa dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. in servizio interno della Rete interessanti le stazioni dei Compartimenti di Firenze, di Roma, di Napoli e di Reggio Calabria.

Ufficio 8° - *Controllo merci servizio interno* con sede in Ancona. — Si occupa dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. in servizio interno della Rete interessanti le stazioni dei Compartimenti di Bologna, di Ancona e di Bari.

Ufficio 9° - *Assegni e statistica merci* con sede in Torino. — Si occupa, per l'intera Rete, della contabilità degli assegni gravati sui trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. in servizio interno e cumulativo (italiano ed internazionale), nonchè della statistica relativa ai trasporti di tutte le merci.

Ufficio 10° - *Reclami tassazione merci* con sede in Torino. — Attende, per l'intera Rete, ai reclami relativi alla tassazione di tutti i trasporti di merci (G. V., P. V. A. e P. V.) in servizio interno ed in servizio cumulativo (italiano ed internazionale).

Si occupa anche della liquidazione dei verbali di contravvenzione per abusi e dei rilievi per adire le vie legali riguardanti gli anzidetti trasporti.

Ufficio 11° - *Contabilità dei prodotti* sedente in Firenze. — Assume le attribuzioni che attualmente sono disimpegnate dall'Ufficio « Contabilità riassuntiva dei prodotti » a riguardo della liquidazione e contabilizzazione dei prodotti. Assume, pure, la tenuta dei conti « Depositi per note di affrancazione » e « Caparre vagoni ».

Il passaggio delle attribuzioni dagli Uffici attuali ai nuovi avverrà in modo completo al 1° gennaio 1913, eccezione fatta per gli Uffici 3°, 4° e 10°.

Per questi tale passaggio si effettuerà non più tardi del 1° luglio 1913. Durante il periodo transitorio:

a) gli Uffici 3° e 4°, si occuperanno, esclusivamente, l'uno dei trasporti in servizio cumulativo (italiano ed internazionale) a G. V. ed a P. V. A. e l'altro dei trasporti in servizio cumulativo (italiano ed internazionale) a P. V.;

b) l'Ufficio 10° attenderà ai reclami, verbali e rilievi relativi ai soli trasporti a P. V., mentre gli analoghi affari pei trasporti a G. V. ed a P. V. A., saranno trattati dal nuovo Ufficio 3°.

Con apposito ordine di servizio, verranno portate a conoscenza del personale interessato le modificazioni da introdursi nelle vigenti *Norme contabili* per effetto del nuovo ordinamento.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 28 novembre 1912.

Ordine di Servizio N. 380 (M. e L.).

Attivazione del doppio binario nel tratto Bolgheri-Campiglia Marittima.

Dalle ore 11 del 1° dicembre 1912 verrà attivato il doppio binario nel tratto Bolgheri-Campiglia della linea Pisa-Livorno-Roma e dalla stessa data i dischi di 2ª categoria a protezione delle stazioni del tratto medesimo verranno spostati collocandoli a sinistra rispetto ai treni cui comandano ed alla distanza dall'asse dei rispettivi F. V. per ciascuno indicata qui di seguito:

Bolgheri, disco lato Roma		m. 1062
Castagneto Carducci, disco lato	Pisa	» 1028
	Roma	» 1038
S. Vincenzo, disco lato	Pisa	» 980
	Roma	» 1053
Campiglia, disco lato	Pisa	» 1825

Le stazioni di Bolgheri e S. Vincenzo sono provviste di binario per le precedenze dei treni pari della capacità di veicoli 47 e 50 rispettivamente, e quella di Castagneto Carducci di un unico binario per le precedenze tanto dei treni dispari che dei treni pari della capacità di veicoli 44.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di loro competenza.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Firenze.

Ordine di Servizio N. 381 (M. e V.).

Riscaldamento con scaldapiedi dei treni viaggiatori.

Gli articoli 35 e 36 delle « *Norme per il riscaldamento dei treni viaggiatori* » diramate con Ordine di Servizio N. 314-1911, sono sostituiti con i seguenti:

Art. 35. — *Revisione degli scaldapiedi alla fine dell'inverno e loro accantonamento.*

1. Al termine della stagione invernale, e cioè dopo il 20 aprile, le stazioni del Continente spediranno tutti gli scaldapiedi che avranno in rimanenza, e quelli che loro perverranno successivamente, alla più vicina delle stazioni di Torino P. S., Rivarolo Ligure, Verona P. V., Bologna, Firenze P. P., Napoli C. e Foggia; le stazioni della Sicilia a quella di Palermo. Ciascuna spedizione dovrà essere accompagnata dal bollettino di scorta modulo M-155 (già G-155), il cui tagliando dovrà dalla stazione mittente essere trasmesso in giornata alla Delegazione del Materiale mobile di Bologna. A detta Delegazione dovrà pure essere subito trasmesso il bollettino mod. M-155, a cura della stazione che lo riceve.

2. Dalle stazioni di Torino P. S., Rivarolo Ligure, Verona P. V., Bologna, Firenze P. P., Foggia e Palermo, gli scaldapiedi che loro perverranno al termine della stagione invernale dovranno tutti essere consegnati alla locale Officina del Servizio Veicoli, incaricata della visita e della riparazione.

La consegna si effettuerà di massima settimanalmente, nell'Officina stessa, da apposito agente a ciò delegato dal Capo stazione ,il quale provvederà per l'invio degli scaldapiedi all'Officina utilizzando carri che dovesse farvi introdurre, o — in difetto di questi — con altri mezzi di trasporto.

Per la consegna si farà uso della nota di addebito mod. A-27 (già F-27), il cui tagliando ricevuta, firmato dall'Officina, dovrà

essere subito trasmesso dalla stazione, con apposita lettera, alla Delegazione del Materiale mobile di Bologna.

La stazione di Napoli C. effettuerà invece l'invio all'Officina di Granili, mediante regolare lettera di porto in servizio, informandone di volta in volta la Delegazione predetta.

3. In base ai tagliandi ricevuta dei moduli A-27 ed agli estremi delle spedizioni effettuate da Napoli Centrale, la Delegazione del Materiale mobile di Bologna emetterà ed invierà alle Officine il mod. V-369 (già L-369) per commettere la visita ed eventualmente, la riparazione degli scaldapiedi consegnati.

4. Di mano in mano che le Officine avranno scaldapiedi da restituire al Movimento in quantità tale da rendere opportuna la consegna, ne informeranno la locale stazione, la quale manderà in Officina un proprio agente con l'incarico di riceverli e di assistere al carico nei carri da destinarsi, con regolare lettera di porto in servizio da emettersi dalla stazione, alle località di accantonamento che, preventivamente, la Delegazione del Materiale mobile di Bologna avrà indicate alla stazione stessa. Dall'Officina di Granili le spedizioni si effettueranno esclusivamente in destinazione di Napoli Centrale.

Per la riconsegna, le Officine faranno uso dell'accompagnatoria mod. V-226 (già L-127), il cui tagliando di consegna dovrà con apposita lettera essere inviato subito alla Delegazione del Materiale mobile di Bologna, a cura della stazione ricevente. Su tale accompagnatoria dovranno essere indicati gli estremi del modulo V-369 di cui al punto 3.

5. Nel caso in cui una Officina dovesse inviare ad altra Officina scaldapiedi da riparare, provvederà direttamente alla spedizione emettendo apposita lettera di porto in servizio ed informandone subito la Delegazione del Materiale mobile di Bologna; accompagnerà gli scaldapiedi con mod. V-226, indicando i relativi estremi sul mod. V-369 inviatole dalla predetta Delegazione. L'Officina che avrà ricevuto scaldapiedi riparandi da altra Officina, citerà sul proprio mod. V-226, per la riconsegna al Movimento, gli estremi del mod. V-226 col quale li avrà ricevuti.

Art. 36. — *Riparazione degli scaldapiedi guasti durante l'inverno.*

Per la riparazione degli scaldapiedi che si guastano durante l'inverno, le stazioni, la Delegazione del Materiale mobile di Bologna e le Officine, si atterranno alle norme di cui all'art. 35, avvertendo che, in tali casi, sul bollettino mod. M-155 da emettersi per l'inoltro degli scaldapiedi guasti alla più vicina delle indicate stazioni, dovrà essere specificato il motivo dell'invio, e cioè: « *Per riparazione* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 7, 29, 34 *ed ai Controllori del materiale.*

Ordine di Servizio N. 382 (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 364-1912)

Col 1° gennaio 1913 entreranno in vigore per le seguenti voci della Nomenclatura annessa alla tariffa italo-germanica le modificazioni seguenti, riguardanti il percorso estero:

Testo italiano.

810-1354 Crusca e cruscherello, anche di orzo	14	8	17 { 10 / 50	1	3	II	39
1514-2003 Lolla o pula di riso, macinata .	14	8	17 { 10 / 50	1	2	CD	4
1515-2002 Lolla o pula di riso, non macinata	14	6	20	—	2	CD	4

Testo tedesco.

1354-810 Kleie, grobe und feine, auch Gries und Gerstenkleie. Reiskleie-siehe Reishülsen gemahlen. Futtermehl (ausgenommen Reisfuttermehl), sowie Gerstenmehl, gehören zu Mühlenfabrikate.

2002-1515 Reishülsen, ungemahlen.

2003-1514 — gemahlen (Reiskleie).

2004- — Reiskleie, ecc. — *Cancellare questa voce.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 383. (C.).

Servizio merci italo-francese (oltre la P. L. M.).

È stato pubblicato, con validità dal 1° dicembre 1912, il 1° supplemento alla tariffa per il servizio cumulativo fra le Ferrovie italiane dello Stato e quelle francesi poste oltre la P. L. M.

Il supplemento stesso, che viene distribuito, come di consueto, dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva Prodotti di Firenze e posto in vendita nelle stazioni principali al prezzo di L. 0,80 per ogni esemplare, contiene modificazioni ed aggiunte alle prescrizioni di tariffa, alla nomenclatura e classificazione delle merci, agli elenchi delle stazioni nonchè ai prezzi italiani ed esteri della suddetta tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 384. (M.).

Servizio cumulativo fra la ferrovia Monza Molteno e la linea Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone.

(Vedi Ordini di Servizio 391 e 393 del 1911, 93, 330 e 379 del 1912).

A datare dal 20 ottobre 1912 è stato attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. O., di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri fra le stazioni della ferrovia Monza-Molteno e quelle della linea Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone, in quanto le une e le altre siano abilitate ai servizi medesimi.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, per l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, sopratasse, ecc., valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Opportune aggiunte saranno da introdursi, in relazione a quanto sopra, nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 385. (C.).

Biglietti di abbonamento.

(Vedi Ordini di Servizio N. 55-1907, 106-1910 e 260-1912).

In dipendenza del nuovo ordinamento stabilito dagli Ordini Generali N. 16 e 17-1912, le stazioni che, in base all'elenco degli « *Uffici incaricati dell'emissione dei biglietti di abbonamento e delle tessere* », pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 106-1910,

dovevano far capo alle soppresse Sezioni di movimento e traffico di Bologna e di Foggia, dovranno invece rivolgere le relative richieste alle Divisioni di movimento da cui ora rispettivamente dipendono, di conformità alla circoscrizione stabilita con l'Ordine di Servizio N. 334-1912.

Di quanto sopra dovrà essere presa nota nel predetto elenco.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 386. (C.).

Trasporti generi di privativa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 323-1911).

Il punto 3° « *Tasse speciali per la traversata dello Stretto di Messina* » dell'Ordine di Servizio N. 323-1911 va modificato come appresso:

« La tassa di trasbordo deve essere applicata nella misura di L. 2 per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. e di L. 0.50 per tonnellata indivisibile, rispettivamente pei trasporti in piccole partite e per quelli a carro completo. In quest'ultimo caso il peso minimo di tre tonnellate, previsto dal punto 6°, deve considerarsi accordato anche ai trasporti dei tabacchi e delle altre cose del Monopolio dei tabacchi ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 387 (M.).

Esercizio delle linee Lucca-Bagni di Lucca, Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone.

Vedi Ordine Generale n. 10-1911; Ordini di Servizio n. 218 e 393-1911; 98, 330 e 379-1912).

In conformità al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici in data 10 maggio 1912 N. 893 Div. XVI, la Società Anonima « Unione Industriale » sedente in Roma, è subingredita alla Ditta *Saverio Parisi* nell'esercizio delle linee Lucca-Bagni di Lucca, Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone.

Opportune modificazioni saranno da introdursi al riguardo nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e in tutte le altre in cui è citata la nominata Ditta Saverio Parisi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 388 (C.).

Disposizioni relative al nuovo ordinamento degli Uffici di controllo dei prodotti.

(Vedi Ordini Generali N. 6 del 1909 e 29 del 1912).

Norme contabili. — Il nuovo ordinamento di cui all'Ordine Generale N. 29-1912 non reca alcuna sostanziale modificazione alle attuali « *Norme contabili* » che disciplinano la tenuta delle gestioni Capo stazione, Viaggiatori e Merci nelle stazioni.

Tuttavia, per quanto riguarda le gestioni merci, la revisione in separate sedi dei trasporti in servizio interno ed in servizio cumulativo italiano ed internazionale rende necessario alcune varianti sul modo di riassunzione delle cifre totali di debito e di

credito, varianti che risultano dall'Appendice 1ª alle « *Norme contabili* » per le gestioni Merci e Capo stazione, emanate coll'Ordine di Servizio N. 160-1909. (Vedi Allegato).

Per quanto riguarda il servizio ferroviario marittimo nulla viene variato alle disposizioni impartite coll'Ordine di Servizio N. 146-1910, restando per detto servizio ferma la competenza dell'Ufficio 11° (Contabilità dei Prodotti) di Firenze.

Custodia dei documenti di trasporto. — Ciascun *Controllo Merci servizio interno* dovrà custodire le note e richieste di spedizione e le lettere di porto riguardanti i trasporti in partenza dalle stazioni poste entro la sua giurisdizione. A tale uopo ciascuno di detti Controlli, dopo eseguita la revisione, invierà agli altri Controlli i documenti di loro competenza.

Le domande di comunicazione dei documenti anzidetti dovranno quindi, per parte degli Uffici cui potessero occorrere, essere dirette al *Controllo Merci servizio interno di Torino* quando i trasporti sono in partenza da stazioni dei Compartimenti di Torino, di Genova e di Palermo; a quello di *Verona* pei Compartimenti di Milano e di Venezia; a quello di *Pisa* per i Compartimenti di Firenze, di Roma, di Napoli e di Reggio Calabria ed a quello di *Ancona* per i Compartimenti di Bologna, di Ancona e di Bari.

Il *Controllo Merci servizio interno di Torino* è pure transitoriamente incaricato della archiviazione dei documenti di trasporto del servizio cumulativo (italiano ed internazionale) della piccola velocità ordinaria e quindi le richieste relative dovranno indirizzarsi al detto Controllo.

All'*Ufficio Assegni e Statistica merci* sedente in *Torino* dovranno, infine, indirizzarsi le richieste per documenti riguardanti gli assegni.

Disposizioni transitorie. — Per effetto del presente riordinamento dei Controlli non si rende necessaria alcuna disposizione transitoria per quanto riguarda le gestioni: Capo stazione, Viaggiatori, Bagagli e Telegrafo e la parte delle gestioni merci grande e piccola velocità relativa ai trasporti in servizio cumulativo (italiano ed internazionale), nonchè per gli assegni pagati, i depositi per note di affrancazione e caparre vagoni riscossi e restituiti.

Per quanto riflette invece gli arrivi a grande e piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria in servizio interno, le stazioni dovranno compilare per le due quindicine del mese di gennaio 1913, separati riassunti arrivi per tutti i trasporti aventi data di spedizione anteriore al mese stesso, trasmettendoli però egualmente ai nuovi Controlli di competenza. Le risultanze relative saranno da iscriversi separatamente sui riepiloghi dei riassunti Mod. C^{o}-432 G. V. e C^{o}-433 P. V. del servizio interno colla indicazione « *Suppletori del mese di dicembre* 1912 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 96 (C.).

Trasporto di motocicli.

Gli articoli 45 e 76 della Tariffa prescrivono che i motocicli non possono essere accettati pel trasporto se non privi della materia adoperata per il funzionamento del motore.

Poichè, in qualche caso, si è verificato che tali condizioni non sono state rispettate, così si richiama il personale acciocchè si accerti d'ora innanzi che il motore della motocicletta sia stato vuotato, provocando anche al riguardo esplicita dichiarazione dallo speditore ed invitandolo ad aprire il recipiente, qualora vi sïa dubbio che esso contenga ancora residui di benzina.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

VARIAZIONI da apportare all'Elenco dei Rappresentanti e dei Delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
1ª	Rappresent.	**Pietri** cav. ing. Giovanni - Ispett. capo - Div. Mov. Venezia. **(1.11.1912 rinunciatario da Rappresentante e da Delegato).**	**Grecchi** cav. avv. Mario - Ispettore capo - Serv. Legale - Sez. per i Comp. di Roma ed Ancona. **(Diventato Delegato per la Circoscrizione di Ancona).**
1ª	Rappresent. supplente	**Nardi** cav. ing. Francesco - Ispett. capo - Serv. Lavori Bologna.	28.10.1912 rinunciatario da Rappres. suppl. pur rimanendo Deleg. per la Circ. di Firenze.
1ª	Delegato	**Schiavon** cav. ing. Antonio - Ispett. capo - Div. Mov. Venezia.	Eletto Rappresentante nelle elezioni suppletive del 28 novembre 1912.
1ª	Id.	**Barberi** cav. ing. Paolo - Ispettore capo - Sez. Lavori Firenze.	Eletto Rappresent. supplente nelle elezioni suppletive del 28.11.1912.
1ª	Id.	**Silvestre** comm. avv. Giuseppe - Capo Div. Serv. Legale Roma. **(20-11.1912 rinunciatario).**	**Fabris** cav. ing. Abdelcader - Capo div. - Div. Trazione Roma. **(Diventato Delegato).**
1ª	Id.	**Rizzo** cav. ing. Aristide - Ispettore capo - Div. Traz. Materiale Napoli.	**Rizzo** cav. ing. Aristide - Ispettore capo - Div. Traz. Bari.
1ª	Delegato supplente	**Anghileri** cav. ing. Carlo - Ispettore capo - Sez. 1. Mov. Milano.	**Anghileri** cav. ing. Carlo - Ispettore capo - Div. Mov. Milano.
1ª	Id.	**Orso** cav. ing. Quinto - Capo Div. - Div. Traz. Mat. Firenze.	**Orso** cav. ing. Quinto - Capo divisione - Div. Traz. Milano.
1ª	Id.	**Fiorina** cav. ing. Eugenio - Ispettore capo - Sez. 2. Mov. Milano.	**Fiorina** cav. ing. Eugenio - Ispettore capo - Div. Mov. Milano.
2ª	Rappresent.	**Dore** ing. Silvio - Ispett. principale - Div. Mant. Serv. Roma.	**Dore** ing. Silvio - Ispettore capo - Div. Lavori Roma.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
2ª	Delegato supplente	**Perucatti** ing. Filippo - Ispettore - Div. Traz. Mat. Napoli.	**Perucatti** ing. Filippo - Ispettore - Rip. Trazione Catania.
4ª	Id.	**Gaito** Vincenzo - Applicato tecnico - Sez. Traz. Foggia	**Gaito** Vincenzo - Applicato tecnico - Div. Traz. Bari.
6ª	Delegato	**Baglioni** Gino - Applicato - Sezione 2ª Milano. **(In aspettativa dal 21.8.12 a tutto il 19.4.1913).**	**Luzzatto** Enrico - Applicato Div. Mov. Bologna. **(Sostituisce il Baglioni).**
7ª	Delegato supplente	**Vigneri** Antonio - Applicato - Sez. Mov. Foggia.	**Vigneri** Antonio - Applicato - Div. Mov. Bari.
9ª	Delegato	**Chieco** Leonardo - Usciere - Ufficio Legale Comp. Venezia.	**Chieco** Leonardo - Usciere - Div. Lav. Venezia.
9ª	Delegato supplente	**Delfini** Ferruccio - Manovale - Staz. Venezia C.	**Delfini** Ferruccio - Guardia di staz. - Staz. Venezia C.
11ª	Delegato	**Tiseo** Domenico - Aiutante applicato - Dep. Loc. Avellino - Delegato della Circ. di Ancona. **(In aspettativa per un anno dal 1.11.912).**	**Fiorelli** Costanzo - Appl. - Deposito comb. Roma Trast. Deleg. della Circ. di Roma. **(Sostit. il Tiseo pur rimanendo Delegato della propria Circ.**
17ª	Id.	**Ormezzano** Emilio - Capo deposito di 1° grado - Dep. loc. Catania. **(24.11.1912 Morto.)**	**Arnulfo** Clemente - Capo dep. 1° grado - Dep. locom. Ancona. **(Diventato Delegato).**
19ª	Id.	**Prestana** Gaspare - Fuochista Dep. locom. Licata.	**Prestana** Gaspare - Fuochista - Dep. loc. Messina.
20ª	Id.	**Canè** Clemente - Untore - Depos. loc. Bologna.	**Canè** Clemente - Deviatore - Dep. loc. Bologna
26ª	Delegato supplente	**Segreti** Giuseppe - Capo stazione princ. - Staz. Foggia.	**Segreti** Giuseppe - Capo staz. princ. - Staz. Pavia.
27ª	Rappresentante	**Vanni** Pilade - Capo staz. di 3° grado - Staz. Civitacastellana.	Rinunciatario da Rappres. il 25.10.1912, è stato riconfermato nelle elezioni del 26.11.912.
27ª	Rappresentante supplente	**Davanzelli** Liutpoldo - Capo staz. di 2° gr. - Staz. Genova P. P.	Rinunciatario da Rappr. suppl. il 25.10.912, è stato riconfermato nelle elezioni del 26.11.912.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
27ª	Delegato	**Riganti** Edoardo - Capo staz. di 2. gr. - Staz. di Milano C.	**Riganti** Edoardo - Capo stazione di 2° grado - Staz. Genova P. P.
28ª	Rappresentante	**Pecoraro** Arturo - Applicato - Staz. Pesaro.	Rinunciatario da Rappresentante il 28.10.1912, è stato riconfermato nelle elezioni del 26.11. 1912.
28ª	Rappresentante supplente	**Paladino** Giuseppe - Capo stazione di 3. grado - Stazione Celle Bulgheria.	Rinunciatario da Rappresentante supplente il 30.10.912 è stato riconfermato nelle elezioni del 26.11.1912.
30ª	Delegato supplente	**Fugazzotto** Giuseppe - Applicato - Staz. Messina C.	**Fugazzotto** dott. Giuseppe - Applicato - Staz. Messina C.
31ª	Delegato	**Iraci** Giovanni - Aiuto Appl. - P. V. Palermo. **(22-10-1912 rinunciatario)**	**Sassone** Luigi - Aiut. Appl. - Staz. Giarre - Riposto. **(Diventato Delegato).**
33ª	Id.	**Garribba** Alfredo - Capo squadra alle merci - Staz. Roma Trast.	**Garibba** Alfredo - Guardia di staz. - Staz. Roma Trast.
35ª	Id.	**Gramazio** Raffaele - Manovratore - Staz. Lagonegro.	**Granazio** Raffaele - Manovratore - Staz. Frasso Telesino - Dugenta.
39ª	Rappresentante supplente	**Morelli** Giovanni - Guardafr. - P. V. Venezia.	**Morelli** Giovanni - Guardafreno - P. V. Lecco.
41ª	Delegato supplente	**Biesta** Guglielmo - Capo sq. operai - Officina locomotive Torino.	3.11.1912 **rinunciatario**.
43ª	Delegato	**Ferrante** Pietro - 1. Ufficiale - Palermo.	**Ferrante** Pietro - 1° Ufficiale Civitavecchia.
43ª	Delegato supplente	**Baldi** Salvatore - 2. Ufficiale - Palermo.	**Baldi** Salvatore - 2° Ufficiale - Civitavecchia.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 388-1912.

NORME CONTABILI

(1ª Appendice)

A partire dal 1º gennaio 1913, le *Norme contabili*, emanate con l'Ordine di Servizio N. 160 del 1909, restano modificate come in appresso per quanto riguarda la predisposizione delle contabilità ed il loro invio ai varî Uffici di Controllo.

A - Norme per le gestioni merci.

Riassunti degli arrivi (art. 17). — La scritturazione dei trasporti in *servizio interno* a grande e piccola velocità accelerata deve essere fatta in due separati riassunti arrivi:

a) per i trasporti a grande velocità di peso *inferiore* ai 500 chilogrammi e per il numerario;

b) per i trasporti a grande velocità di peso da 500 chilogrammi e più, pei veicoli e feretri e pei trasporti a piccola velocità accelerata.

In entrambi i riassunti i trasporti debbono essere scritturati in ordine alfabetico di stazione mittente, senza distinzione fra quindicina precedente e quindicina corrente

Per la scritturazione nei riassunti degli arrivi dei trasporti a piccola velocità ordinaria si confermano le disposizioni date con la Circolare N. 30-1912, e cioè che i trasporti devono essere suddivisi in due separati riassunti:

a) per i trasporti di peso inferiore ai 1000 chilogrammi;

b) per i trasporti (collettame e carri completi), di peso da 1000 chilogrammi e più e pei veicoli.

Eguale suddivisione deve essere fatta dagli Scali marittimi ammessi a ricevere trasporti soggetti alla tariffa speciale di esportazione P. V. (via mare), scortati da lettera di porto color rosa.

Per i trasporti a P. V. di cui *sub b*) le stazioni del Compartimento di Palermo devono compilare due separati riassunti degli arrivi, uno per i trasporti di zolfo e l'altro per i rimanenti trasporti in genere.

Nulla è innovato per la scritturazione in arrivo dei trasporti in servizio cumulativo italiano ed internazionale.

Riepiloghi dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi (art. 18) — Per il riporto dei totali generali dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi si deve far uso di due riepiloghi Mod. C[d]-432 per la gestione grande e piccola velocità accelerata e di due riepiloghi Mod. C[d]-433 per la gestione piccola velocità ordinaria, e precisamente uno per riportarvi le risultanze dei riassunti spedizioni ed arrivi del servizio interno e l'altro per riportarvi quelle dei riassunti dei servizi cumulativi (italiano ed internazionale).

Nei riepiloghi C[d]-432 G. V. ed C[d]-433 P. V., riflettenti il servizio interno, deve essere aggiunto l'ammontare dell'elenco degli introiti diversi (Mod. C[d]-445), di cui all'art. 21.

Introiti diversi (art. 21). — Nel quadro *B* del Mod. C[d]-445 non devesi più riportare l'importo complessivo delle provvigioni sugli assegni, risultante in dettaglio sull'elenco Mod. C[d]-457 di cui l'art. 25, poichè il debito relativo deve essere fatto figurare, separatamente dagli altri introiti diversi, nei conti correnti riassuntivi (Mod. C[d]-501 ed C[d]-502).

Rimborsi alle parti sul diritto fisso (art. 32). — Restano confermate le disposizioni impartite col punto 1° della Circolare N. 13, pubblicata nel Bollettino Ufficiale N. 7 del 15 febbraio 1912, che fa obbligo alle stazioni di compilare per quindicina e separatamente per servizio interno, per servizio cumulativo italiano e per servizio internazionale, la distinta Mod. C[d]-467 delle somme rimborsate alle Ditte per operazioni di carico e scarico in via di cottimo. La riepilogazione dei diversi importi e la quietanza del percipiente debbono esser fatte sul Mod. C[d]-467 del servizio interno.

Estratti statistici (art. 36). — L'esonero dalla compilazione degli estratti statistici Mod. C[d]-458 resta limitato, come ora, ai

soli trasporti a piccola velocità in servizio interno di peso inferiore ai Kg. 1000, come è detto nella Circolare N. 30 del 1912.

Trasporti in conto corrente a richiesta dei servizi dell'Amministrazione (art. 40 comma *i*). — Per i trasporti effettuati dai Servizi dell'Amministrazione in conto corrente (Mod. C^{i}-484) sono da compilarsi per gestione separati elenchi, secondo che si tratti di trasporti in servizio interno, servizio cumulativo italiano o servizio internazionale.

Prospetto del debito e del credito delle gestioni Grande velocità e Piccola velocità (art. 47). — I prospetti del debito e del credito delle gestioni Mod. C^{a}-437 per la Grande velocità e Modello C^{a}-438 per la Piccola velocità, di nuova edizione, contengono le sedi per l'iscrizione per quindicina delle cifre di debito e di credito risultanti dai vari elaborati (riassunti, riepiloghi, elenchi, ecc.) a seconda della competenza dei singoli Uffici di controllo.

Detti prospetti, anzichè, come ora, per quindicina, devono essere inviati a fine mese allegati al conto corrente riassuntivo Mod. C^{a}-502 a dimostrazione delle cifre complessive sul medesimo iscritte. Copia dei prospetti Mod. C^{a}-437 e C^{a}-438 è da conservarsi dalle stazioni annessa al conto corrente riassuntivo, Mod. C^{a}-501.

***

Al posto dell'art. 43, da tempo abrogato, è da inserirsi il seguente:

Art. 43. — *Trasporti militari in conto corrente.*

I trasporti militari a Grande ed a Piccola velocità, in conto corrente, effettuati in servizio interno per conto del Ministero della Guerra, in base alle disposizioni impartite con l'Ordine di Servizio N. 176 del 1908, sono da scritturarsi, sia in partenza che in arrivo, in separati registri e con numerazione propria, servendosi temporaneamente, con analoga intestazione, dei registri Modello C^{a}-403 (spedizioni) e C^{a}-406 (arrivi), in uso per i trasporti in servizio dell'Amministrazione.

Alla fine di ogni quindicina detti trasporti sono da scritturarsi, nello stesso ordine in cui vennero inscritti sui registri, fino a tanto che non sarà provveduto all'istituzione di appositi stampati, sui riassunti Mod. Cⁱ-419 (spedizioni) e Cⁱ-428 (arrivi) in uso per i trasporti in servizio, aggiungendovi l'intestazione « *Trasporti militari in conto corrente* ».

Ai riassunti arrivi, Mod. Cⁱ-428, sono da allegarsi i documenti di trasporto con annesse le rispettive richieste.

Per i trasporti militari effettuati in servizio cumulativo con altre Amministrazioni, restano ferme le disposizioni impartite con l'Ordine di Servizio N. 176 del 1908 e quindi la loro scritturazione è da farsi nei registri e sui riassunti dei trasporti ordinari, tanto per parte delle stazioni quanto per parte dei transiti.

***

Per tutto quanto riflette i *reclami del pubblico per eccedenza di tassazione*, *gli avvisi di eccedenza* Mod. Cⁱ-1014 (art. 33) ed i *verbali di accertamento abusi* (art. 37), interessanti tanto il servizio interno quanto il servizio cumulativo (italiano ed internazionale), si avverte che gli Uffici di competenza sono:

l'*Ufficio Controllo cumulativo di Firenze*, per i trasporti a Grande e Piccola velocità accelerata e

l'*Ufficio Reclami Tassazione Merci di Torino*, per i trasporti a Piccola velocità ordinaria.

B - Norme per il servizio contabile del Capo stazione.

Conto corrente riassuntivo, Mod. Cⁱ-502 (art. 4). — Al conto corrente riassuntivo Mod. Cⁱ-502 sono da allegarsi i prospetti Mod. Cⁱ-437 (G. V.) e Cⁱ-438 (P. V.), di nuova edizione, i cui importi, per ogni singola partita di debito e di credito, suddivisi distintamente per ogni Ufficio di controllo di competenza, devono confrontare con gli importi complessivi corrispondenti del predetto conto corrente riassuntivo.

Oltre ai detti modelli ed a quelli già accennati nelle « *Norme contabili* » vanno allegati, al conto corrente riassuntivo mensile Mod. C^n-502, anche i seguenti:

a) gli elenchi dei depositi riscossi e restituiti per caparre vagoni, gestione Grande velocità e gestione Piccola velocità delle due quindicine (Mod. C^n-463).

b) gli elenchi dei depositi riscossi e restituiti per note di affrancazione e per altri titoli, gestione Grande velocità e gestione Piccola velocità delle due quindicine (Mod. C^n-463).

Contestazione dei rilieri. — Il terzo capoverso dell'art. 21 resta così modificato:

Alla fine di ogni mese le stazioni devono compilare per i rilievi in contestazione esistenti ancora in rimanenza quattro separati elenchi, Mod. C^n-518, dei quali:

uno per i rilievi delle gestioni Viaggiatori, Bagagli e Telegrafo, nel quale i rilievi stessi saranno da indicarsi distintamente valendosi delle apposite colonne;

un secondo per quelli della gestione Grande velocità, concernenti i trasporti in servizio cumulativo (italiano ed internazionale);

un terzo per quelli della gestione Piccola velocità, concernenti i trasporti in servizio cumulativo (italiano ed internazionale);

un quarto per quelli delle gestioni Grande velocità e Piccola velocità, concernenti tanto i trasporti in servizio interno quanto gli assegni da qualunque Ufficio di controllo siano stati emessi.

Resta inteso che i rilievi riferibili al servizio interno, emessi anteriormente al nuovo ordinamento, sono da inscriversi nel Mod. C^n-518, rispettivamente del servizio cumulativo Grande velocità di Firenze e Piccola velocità di Torino.

Invio delle contabilità ai controlli. — L'art. 39 viene sostituito dal seguente:

Nelle epoche fissate per l'invio delle contabilità agli Uffici di controllo (art. 40), le stazioni dovranno confezionare i seguenti pacchi, contenenti rispettivamente:

Pacco *A*: Il conto corrente riassuntivo, Mod. C^1-502, e relativi allegati, specificati nel quadro *G* del modulo medesimo, nonchè i Mod. C^1-437, C^1-438, C^1-443 ed C^1-463 delle gestioni Grande velocità e Piccola velocità, accennati all'art. 4.

Pacco *B*: L'intera contabilità viaggiatori e merci del servizio ferroviario marittimo, con l'Elenco delle carte che si trasmettono, Mod. C^1-613.

Pacco *C*: L'intera contabilità delle gestioni Viaggiatori, Bagagli e Telegrafo, insieme a tutti i relativi documenti ed ai prospetti del debito e del credito delle dette gestioni (Mod. C^1-307). Ciascuna di dette contabilità deve essere posta sotto fascia e munita dell'apposito cartellino (Mod. C^1-604 Viaggiatori, C^1-605 Bagagli e C^1-606 Telegrafo). Al pacco stesso va unito l'Elenco delle carte che si trasmettono, Mod. C^1-610.

Pacco *D*: Le contabilità merci del servizio cumulativo (italiano ed internazionale) a Grande e Piccola velocità accelerata e cioè: i riassunti spedizioni ed arrivi (questi ultimi coi documenti di trasporto relativi e gli estratti statistici), i riepiloghi dei riassunti, più gli altri documenti inerenti a detta contabilità (Modelli C^1-484, C^1-491, C^1-490 e C^1-573). Al pacco è da unirsi pure l'Elenco carte Mod. C^1-612.

Pacco *E*: Le contabilità merci del servizio cumulativo (italiano ed internazionale) a Piccola velocità ordinaria e cioè: i riassunti spedizioni ed arrivi (questi ultimi coi documenti di trasporto relativi e gli estratti statistici), i riepiloghi dei riassunti, più gli altri documenti inerenti a detta contabilità (Mod. C^1-484, C^1-490 e C^1-573). A questo pacco va unito pure l'Elenco delle carte che si trasmettono, Mod. C^1-612ª.

Pacco *F*: *a*) - I riassunti spedizioni Mod. C^1-419 ed i riassunti arrivi Mod. C^1-428 (con allegati i documenti di trasporto) relativi ai trasporti a Grande e Piccola velocità, effettuati per conto dei Servizi dell'Amministrazione;

b) - I riassunti spedizioni, Mod. C^1-419 ed i riassunti arrivi, Mod. C^1-428 (con allegati i documenti di trasporto) riguardanti i trasporti a Grande e Piccola velocità, effettuati in conto corrente per conto del Ministero della Guerra.

PACCO *G*: Gli elenchi Mod. C¹-457 con le relative schede concernenti gli assegni pagati ai mittenti sui trasporti a Grande e Piccola velocità accelerata ed a Piccola ordinaria, tanto del servizio interno, quanto del servizio cumulativo (italiano ed internazionale).

PACCO *H*: Le contabilità merci del servizio interno Grande e Piccola velocità accelerata ed a Piccola velocità ordinaria, e cioè: i riassunti spedizioni ed arrivi (questi ultimi coi relativi documenti di trasporto e gli estratti statistici), i riepiloghi dei riassunti, l'elenco degli introiti diversi (Mod. C¹-445), gli altri documenti inerenti alle contabilità del servizio interno (Mod. C¹-484 e C¹-467) ed infine l'Elenco delle carte che si trasmettono (Modello C¹-611).

Confezionati così i pacchi, *su ciascuno dei quali è da incollarsi l'apposito cartellino portante l'indirizzo dell'Ufficio di controllo competente*, le stazioni spediranno:

a) all'*Ufficio Contabilità dei Prodotti in Firenze*, i pacchi A., *B.*, *C.* e *D.*, riuniti in un unico pacco, da munirsi del cartellino Mod. C¹-601;

b) al *Controllo Cumulativo di Torino*, i pacchi E., F. e G., riuniti in un unico pacco, da munirsi del cartellino Mod. C¹-602;

c) al rispettivo *Controllo Merci servizio interno* il pacco H, già munito dell'apposito cartellino Mod. C¹-622. In eccezione a quest'ultima disposizione le stazioni dei Compartimenti di Torino, di Genova e di Palermo invieranno il pacco H. al Controllo Cumulativo di Torino, includendolo nel pacco *sub b*).

Resta inteso che l'invio dei pacchi delle contabilità agli Uffici di controllo interessati deve aver luogo, come finora, per il tramite dell'Ispettore di Riparto del Servizio Movimento.

Le stazioni autorizzate a compilare i riassunti delle spedizioni e degli arrivi per giornata o per cinquina, devono inviare quelli della 1ª, 2ª, 4ª e 5ª cinquina, come praticano attualmente, ogni cinque giorni direttamente ai Controlli di competenza. (Istruzione N. 1 del 1911. — Bollettino 21 del 25 maggio).

Date d'invio delle carte contabili (art. 40). — L'attuale articolo 40 rimane in vigore solo per quanto riguarda le date d'invio delle contabilità, date che restano invariate.

I prospetti del debito e del credito Mod. C^i-437 G. V. e Mod. C^i-438 P. V. di nuova edizione, nonchè gli elenchi carte Mod. C^i-611, C^i-612, C^i-612^a e gli otto cartellini dal Mod. C^i-615 al Mod. C^i-622, da incollarsi sui singoli pacchi dall'A. all'H., tutti di nuova istituzione, saranno forniti alle stazioni a tempo debito e successivamente saranno da richiedersi ai Magazzini Stampe nei modi d'uso.

I riepiloghi dei riassunti Mod. C^i-432 G. V. e C^i-433 P. V., verranno in seguito sdoppiati, istituendo moduli separati per il servizio interno e per il servizio cumulativo (italiano ed internazionale). Intanto le stazioni faranno uso per ogni gestione di due degli attuali modelli, uno per riassumere le cifre del servizio interno, l'altro per quelle dei servizi cumulativi.

Circolare N. 23 (M. e V.)

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 dicembre 1912, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. M-318 (già G-318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione del Materiale mobile di Milano o Napoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

CI_z^{CR} N. 41896.

BAGAGLIAI.

DUI^{CR} » 96512 - 96531.

CARRI.

F » 168652 - 168662 - 168663 - 168684 - 168804 a 168806 - 168868 - 168870 - 168886 - 168888 - 169042 - 169043 -

169246 - 169258 - 169259 - 169270 - 169271 - 169419 - 169443 a 169445 - 169644 - 169645 - 169819 - 169820 - 170016 a 170018 - 170031 - 170052 a 170054 - 170070 a 170072 - 170091 - 170257 - 170258 - 170271 - 170272 - 170451 - 170452 - 171380 a 171382 - 172100 a 172102 - 172314 - 172315 - 172324.

I. N. 470895 - 471083 a 471085 - 471209 - 471617 a 471619 - 472044 a 472046 - 475756 - 475757.

Poz » 692800.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29, e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige.

Circ. 176R — Correggere i termini di tempo per il ritorno nei seguenti :

Ritorno: dal 9 al 16 detto.

Circolare N. 180R. (C.).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedirne l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
2634	Famiglia	Beltramo Carlo	Portalettere	Direz. Poste - Torino
7690	»	Boidi Carlo	Disegnatore	Ministero Finanze
?	»	Bruno cav. avv. Aless.	Presidente	Tribunale Acqui
7895	»	Bucci E.	Capitano	Direz. Artiglieria - Napoli
210	»	Capanna Alberto	Applicato	» Telefoni Stato
3460	Personale	Cavagnari cav. Odoardo	Agente	Genio Civile - Firenze
4795	»	Ciancio Francesco	Insegnante	R. Liceo Ginn. - Catania
8003	Famiglia	Delbosco Giovanni	Portalettere	Poste e Telegrafi - Torino
429	Personale	Di Gaetano Michele	Sottotenente	Ministero Finanze
9616	»	Donatelli Carlo	Insegnante	R. Istituto Tecn. - Aquila

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
2384	»	Esposito Giuseppe	Capotecnico	Ministero Marina
1097	Personale	Ferrari Giuseppe	Agente	Min. Agr. Ind. e Commercio
8748	»	Floridia Giorgio	Insegnante	R. Liceo - Modica
13573	»	Giacchi Giuseppe	Consigliere	Ministero Interno
4246	Famiglia	Giorgi Cesare	Ufficiale	Min. Poste e Telegrafi
2129	»	Lenzi Ubaldo	Ingegnere	Genio Civile - Caserta
1374	Personale	Mainardi cav. Luigi	Capo Divis.	Ministero Tesoro
24230	»	Marconi Giovanni	Commesso	Poste e Telegrafi - Milano
3539	Famiglia	Mariano Giacomo	Aiutante	Genio Civile - Sassari
309	»	Morghese Giovannina	Telefonista	Ufficio Telefonico - Napoli
1018	Personale	Palazzi Alceste	Applicato	Direzione Telefoni Stato
16719		Peppi Alessandro	Ingegnere	Circolo catastale - Siracusa
26396		Ponzetta Giovanni	Ufficiale	Min. Poste e Telegrafi
01111	Famiglia	Tarozzo cav. Ettore	Conservat.	Ministero Finanze
6626		Tomassi Luigi	Ispettore	Ufficio Imposte - Salerno
1060	Personale	Vannini Alfredo	Archivista	Corte dei Conti
575	Famiglia			

Circolare N. 181[R]. (C.)

Il Congresso nazionale delle opere di educazione popolare in Roma.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 1° al 10 dicembre 1912.
Ritorno: dal 7 al 16 detto.

La Concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna.

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengono dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165[R] 1912.

Circolare N. 182[R] (C.)

Congresso regionale dei piccoli e medi comuni in Falconara.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 10 al 16 dicembre 1912.
Ritorno: dal 15 al 20 detto.

La Concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna.

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengono dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R 1912.

Circolare N. 183R (C.)

Congresso dei delegati delle sezioni del Club alpino italiano in Torino.

Per la circostanza sovraindicata è stata accordata, pei viaggi dei delegati delle sezioni del Club alpino italiano l'applicazione dei ribassi, portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 10 al 15 dicembre.
Ritorno: dal 15 al 20 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per i Delegati al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti delegati che provengono dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R 1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, novembre 1912 - Tip. Editr. Nazionale - C. 80.

SENTENZE

Servitù legali imposte alle proprietà coerenti alle ferrovie - Incendio di boschi - Distanze.

La distanza minima che deve intercedere tra la linea ferroviaria ed i boschi piantati posteriormente alla costruzione della ferrovia è di metri cento. Tale regola si applica anche ai boschi cedui rigermogliati dopo il taglio ordinario (Art. 71, 73, 234 e 240 della legge sulle opere pubbliche). I detti boschi perciò, non godono della protezione di cui al citato art. 240, e l'Amministrazione ferroviaria non è tenuta ad alcun indennizzo per il loro incendio provocato dalla fuoruscita delle scintille dalle locomotive (1).

CASSAZIONE TORINO, 8 agosto 1912 - Doria Lamba c. Ferrovie Stato.

FATTO.

Ritenuto che il marchese Franco Doria Lamba è proprietario di un bosco sito lungo la linea ferroviaria Torino-Savona, alla distanza di circa tre metri o poco più dalla rete stradale. Nel 7 ago-

(1) Di queste tesi nelle quali si compendia la difesa dell'Amministrazione nelle varie cause per incendi dei boschi adiacenti alle Ferrovie, solo la prima è stata accolta in altra decisione emanata quasi contemporaneamente dalla Corte di Cassazione di Firenze, e pubblicata qui in seguito, rigettandosi l'altra della equiparazione dei boschi cedui rigermogliati ai boschi piantati *ex novo*. Ma è da ritenere che sulla interpretazione della Corte Torinese non tarderà ad affermarsi il consenso di tutte le altre Corti regolatrici.

sto 1909 si sviluppò in quel bosco un incendio causato da alcune scintille sprigionatesi dalla locomotiva del treno N. 5148 che transitava in quella località verso le ore 13 del giorno anzidetto.

Un tal fatto diede luogo al presente giudizio iniziato dal marchese Doria Lamba dinanzi alla Pretura di Savona allo scopo di ottenere la condanna dell'Amministrazione delle Ferrovie al pagamento di L. 883.65 per risarcimento di danni, e di L. 54 per spese incontrate nell'estinguere l'incendio.

Si deduceva dall'attore la prova testimoniale per stabilire il fatto dell'incendio, lo stato e la qualità delle piante esistenti nel bosco, e la distanza di questo dalla linea ferroviaria di oltre metri tre, ed inoltre l'estensione tenuta dall'incendio.

Dall'Amministrazione si conchiudeva per essere assolta dalle domande attrici mancando ogni colpa da parte degli agenti ferroviari e dall'Amministrazione deducevasi a questo riguardo un capitolo di prova testimoniale per stabilire che nell'agosto 1909 tutte le locomotive transitanti sulla linea Savona-Ceva dovevano essere ed erano in effetto munite di cuffia parascintille. Si riteneva poi inammissibile la prova dedotta dall'attore, perchè non trovandosi il bosco alla distanza di 100 metri dalla linea ferroviaria si aveva uno stato di cose in contravvenzione ai regolamenti.

Sulla contestazione pronunziava il Pretore con sentenza 12 aprile 1911, con la quale si ammetteva la prova dedotta dall'attore, respingevasi la prova proposta dall'Amministrazione osservando che nella specie vi era il rapporto di causalità fra l'atto amministrativo esercizio ferroviario, e la lesione del diritto privato, quindi sussistesse l'obbligo del risarcimento dei danni che interpretando l'art. 53 L.L. P.P. con gli articoli 71, 72 stessa legge, rimaneva esclusa ogni colpa dell'attore, tanto più che si trattava di strada in montagna, onde la distanza dei boschi dalla ferrovia era limitata a mezzo metro, e, attese le contestazioni generiche della convenuta, appariva necessaria l'ammissione della prova dedotta dall'attore. Contro la sentenza del Pretore fu interposto appello dall'Amministrazione, insistendo nelle conclusioni prese nel 1° giudizio, dalla parte appellata si instava per la conferma della sentenza.

Interveniva la pronuncia 22 dicembre 1911 del Tribunale di

Savona con la quale si accoglieva la domanda del marchese Doria Lamba.

Tale decisione è impugnata col ricorso in Cassazione da parte della Amministrazione, sostenendosi la violazione degli articoli 234, 71 e 73 legge sui lavori pubblici.

LA CORTE.

Attesochè nella sentenza denunciata si è ritenuto che la responsabilità dell'Amministrazione sussista indipendentemente dalla colpa, giacchè l'esercizio di un diritto deve trovare un limite nell'esercizio del diritto altrui, e nella violazione di questo consiste il fatto illecito: questo nella specie sarebbe determinato dall'avere lasciato sprigionare dalla locomotiva le scintille che cagionarono l'incendio. Si osservava che la responsabilità allora solo poteva escludersi qualora il fatto lesivo fosse stato cagionato da forza maggiore al quale intento non giovava il capitolo di prova dedotto dall'Amministrazione, perchè l'essenziale si era lo stabilire non solo l'esistenza del parascintille, ma la perfezione di questo così da impedire la uscita delle scintille stesse. Si riteneva inaccoglibile l'assunto dell'Amministrazione, secondo cui i proprietari coerenti alla linea ferroviaria siano obbligati a tollerare la servitù passiva, dell'esercizio ferroviario, quindi anche le possibili conseguenze dello sprigionarsi delle scintille della locomotiva per essere questa una necessaria conseguenza dello scopo per cui fu fatta l'espropriazione, onde tale eventualità di danno già sarebbe preveduta ed apprezzata nel compenso di esproprio.

Si osserva che a tale assunto contrastava la massima, secondo cui le espropriazioni si eseguiscono, salvi i diritti dei terzi, che però non si considerano negli apprezzamenti dello esproprio i danni futuri.

Si considerava come invece, secondo la legge di espropriazione l'espropriante, per esimersi dal pericolo di danni, può far comprendere nelle espropriazioni anche le parti del terreno finitimo a quello su cui si esercita l'industria, e a sensi dell'art. 240 legge sui LL. PP. è data facoltà all'esercente la ferrovia di fare abbattere gli edifizi, piantamenti, ecc. che all'epoca dello stabilimento

di una strada ferrata esistessero nelle proprietà laterali a distanza minore di quelle prescritte mediante competente indennità; da ciò si deduceva che era lasciato all'arbitrio dell'espropriante lo apprezzare la convenienza o meno di far abbattere le piantagioni laterali al terreno occupato, e se di tale facoltà non si faceva uso, ne seguiva che egli tollerava quelle piantagioni e quelle vicinanze a tutto suo rischio e pericolo, nè si poteva imporre al fondo vicino una servitù per cui non erasi dato compenso.

Ora poichè il bosco del marchese Doria Lamba preesisteva alla costruzione della ferrovia, e non essendosi l'Amministrazione valsa delle facoltà di cui all'art. 240 succitato, ne seguiva che il Doria Lamba aveva diritto di tenere il bosco nelle stesse condizioni, onde sussisteva l'obbligo dell'Amministrazione al risarcimento dei danni.

Si riteneva che non fosse applicabile alla ferrovia il disposto dell'art. 73 LL. PP. perchè relativo solo alle strade regionali e provinciali e comunali, e ad ogni modo nell'art. 240 non fosse richiamata l'ultima parte dell'art. 73.

Si aggiungeva che il detto art. 73 era inapplicabile per trattarsi di bosco ceduo nel quale caso la riproduzione si verifica naturalmente senza l'opera dell'uomo.

Dalla parte ricorrente si sostiene l'applicabilità nella specie degli art. 71-73 della legge sui Lavori Pubblici per il richiamo fatto nell'art. 234 di detta legge a tutte le servitù relative alle strade: si osserva che non esiste alcuna disposizione in contrario, che lo spirito della legge importi l'applicazione dei citati articoli per il maggior pericolo derivante dall'esercizio delle Ferrovie in confronto a quello che si verifica per le strade ordinarie, si ritiene erroneo l'apprezzamento del Tribunale riguardo ai boschi cedui, perchè il lasciar crescere le ceppaie equivale ad eseguire piantamenti.

Attesochè in linea di fatto è positivo che il bosco di proprietà del marchese Doria Lamba è situato lungo la ferrovia Torino-Savona alla distanza di circa tre metri dalla linea ferroviaria, che tale coltivazione di quel terreno già era attuata allorchè fu costruita la ferrovia, che dopo l'attivazione dell'esercizio della Ferrovia il bosco fu più volte tagliato, per essere giunto a maturità, riprendendosi in seguito la stessa coltivazione del terreno, e rimanendo ognora il bosco alla distanza dalla ferrovia di circa tre metri.

D'altra parte è incontestato che l'incendio nel bosco del Doria Lamba fu causato da scintille sprigionatesi dalla locomotiva. Ora in rapporto alla motivazione della sentenza denunziata, e all'assunto della parte controricorrente, onde decidere della responsabilità dell'Amministrazione per i danni causati dall'incendio occorre determinare se fosse regolare o meno la posizione del bosco allorchè avvenne l'incendio, se vi sia colpa da parte del Doria Lamba nel mantenere il bosco in tanta vicinanza alla ferrovia, e se per il contegno dell'Amministrazione, cioè per non avere provveduto a che il bosco non fosse tenuto a maggior distanza, siasi determinato qualche diritto quesito in favore del Doria Lamba.

Gli articoli della legge 20 marzo 1865, allegato *F* sui quali si contende, e che devono servire di norma per la risoluzione delle controversie sono i seguenti: Titolo V delle Strade Ferrate - Capo IV, servitù legali delle ferrovie pubbliche e delle proprietà coerenti, art. 233.

Le disposizioni della presente legge concernenti la conservazione del suolo delle Strade ferrate ordinarie Nazionali, provinciali e comunali, e delle loro dipendenze sono applicabili alle strade ferrate pubbliche e loro dipendenze ed accessori art. 234 « Le proprietà laterali alle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutte le servitù e pesi imposti dalla presente legge alle proprietà coerenti alle strade ordinarie, nazionali, provinciali e comunali, *colle modificazioni risultanti dagli articoli seguenti* ».

Articolo 235: « È proibito a chiunque costruirsi muri, case, capanne, tettoie od altro qualsivoglia edificio e di allevare piante a distanza minore di metri sei dalla linea della più vicina rotaia di una strada ferrata ».

Art. 240: « Se all'epoca dello stabilimento di una strada ferrata esisteranno nelle proprietà laterali, a distanze minori di quelle prescritte dagli articoli precedenti, degli edifizi, capanne, piantamenti, siepi, steccati... i proprietari potranno venire obbligati ad abbatterli o toglierli quando ciò sia riconosciuto necessario per la sicurezza pubblica e per la conservazione e regolarità dell'esercizio delle strade ».

« In siffatto caso ove non risulti che la esistenza degli anzidetti oggetti abbia cominciato dopo che la linea della ferrovia era

stata fatta conoscere al pubblico, o con piani esecutivi definitivamente approvati, o con visibili tracciamenti definitivi sul terreno, sarà dovuto ai proprietari una completa indennità da determinarsi nei modi prescritti dalla legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità ».

Titolo II - Delle strade ordinarie - Capo IV - *polizia delle strade ferrate* - art. 71: « *I piantamenti dei terreni a bosco* - saranno tenuti alla distanza di 100 metri dal ciglio della strada » - art. 73: « le piante, le siepi ed i boschi ora esistenti a fianco delle strade sono tollerati qualora non rechino un riconosciuto pregiudizio, ma giungendo a maturità o deperimento non potranno venire surrogati fuorchè alle distanze sovra stabilite ».

Attesochè per determinare la distanza, a cui debba essere tenuto il bosco del Doria Lamba si ha a stabilire quali delle disposizioni suaccennate siano applicabili e più specialmente si facciano al caso gli articoli 71 e 73 relativi alla polizia delle strade.

Il Tribunale e la parte controricorrente escludono tale applicazione in base agli articoli 224 e 240 della legge sui Lavori pubblici.

Ma esaminando il disposto degli art. 234 in rapporto ai successivi appare eccessivamente ristretta la portata così attribuita a tali disposti. Secondo questi sta la regola generale che le proprietà laterali alla ferrovia sono soggette a tutte le servitù e pesi suesposti alle proprietà coerenti alle strade Nazionali, provinciali e comunali, in seguito è stabilita l'eccezione per alcuni casi, e cioè è detto che le disposizioni anzidette sono applicabili con le modificazioni risultanti dagli articoli che seguono. Dunque nei casi in cui vi è modificazione valgono solo le disposizioni speciali per le ferrovie e quando modificazioni non vi siano valgono le regole stabilite per le strade ordinarie. Ora negli articoli successivi all'articolo 234 non si accenna a piantamenti di terreno a bosco, come è espresso nell'articolo 71, solo all'art. 235 si stabilisce la distanza per allevare piante, il che esprime il concetto di piantagioni parziali, del crescere qualche pianta isolata, o disposta insieme a varie altre con riguardi speciali per l'allevamento, non è invece in quei termini racchiusa l'idea di un terreno coperto di piante in modo intensivo siccome importa il piantamento a bosco.

Dal che si deve inferire che questo non fu contemplato nell'art. 235, ed è quindi applicabile l'art. 71, cioè la distanza di metri 100 dalle Ferrovia.

Che a dimostrare l'attendibilità di questa argomentazione dedotta dalla lettera della legge, persuade la stessa gravità del pericolo, che deriva nell'esercizio della strada ferrata dalla esistenza di boschi in tutta vicinanza, il quale pericolo è in tali casi assai maggiore che per le strade ordinarie dappoichè nelle Ferrovie possono avvenire deviamenti di treni per l'incaglio di piante cadute, si presentano facilmente occasioni di incendi per il sistema di trazione, e in causa del bosco può essere impedita nelle curve quella facile e lontana visuale, che è indispensabile per la stessa velocità con cui si percorre. Per il che essendo scopo pratico precipuo della legge il tutelare e circondare delle maggiori possibili garanzie l'integrità delle proprietà ferroviarie, si deve riconoscere che secondo lo spirito della legge, siano applicabili alle ferrovie le cautele e prescrizioni imposte per le strade ordinarie, a meno che non si abbia una deroga chiaramente espressa.

Nè contrasta all'applicazione dell'art. 71 e seguenti relativi alla polizia delle strade il disposto dell'art. 240 della legge sui Lavori pubblici.

Così è ritenuto dalla sentenza denunciata sostenendosi che sia nell'art. 73, come nell'art. 240 si contemplino boschi o piantamenti di terreno a bosco esistenti all'epoca dello stabilimento delle Ferrovie e delle strade ordinarie cioè si tratterebbe di un medesimo stato di fatto, che è applicato a due casi distinti retti con diverse norme (non essendosi nell'art. 240 richiamata l'ultima parte dello art. 73) onde non sia da emettersi alcun rapporto fra le diverse disposizioni.

Si dichiara anzi dal Tribunale che non avendo l'Amministrazione fatto uso della facoltà di fare abbattere il bosco, che fosse a distanza minore di quella prescritta, mediante competente indennità, nè consegue nel marchese Doria il diritto di conservare quel bosco nelle condizioni in cui si trovava prima della costruzione della ferrovia, onde l'obbligo nell'Amministrazione di risarcire il danno cagionato dall'esercizio della industria, nè si possa ora imporre sulla proprietà del convenuto una servitù per la quale non fu dato compenso.

Dalla parte controricorrente si fa grande assegnamento sul disposto dell'art. 240 ritenendo che questo contenga la norma precisa ed esclusiva dei boschi esistenti allorchè è costrutta la ferrovia.

Attesochè anche ammesso che vi sia piena corrispondenza fra le dizioni dei due articoli succitati, per modo che in entrambi si consideri il medesimo dato di fatto, cioè il piantamento di terreni a bosco, certo è che la portata dell'art. 240 citata legge è ben diversa da quella anzi accennata.

Il detto articolo è posto nel capo 4° titolo V della legge, nel quale si tratta della servitù legale delle ferrovie e delle proprietà coerenti, questo è l'oggetto proprio e generale di tale capitolo, nelle varie disposizioni di esso è contemplato un fatto che, in occasione dell'applicarsi la servitù, può verificarsi, cioè il caso di una espropriazione, il che è quanto è previsto nell'art. 240. Ma questa disposizione è accidentale, cioè relativa ad un fatto non necessario ma speciale, accidentale in riguardo all'oggetto generale della legge, vale a dire il fatto dell'espropriazione è contemplato come una semplice eventualità, ma sta sempre che l'oggetto proprio generale della legge, è l'imposizione della servitù, e il caso di eccezione va considerato restrittivamente nella sua specialità, e da esso non si può argomentare al caso generico della legge. Perciò il fatto della espropriazione rimane limitato alle cose esistenti all'epoca dello stabilimento della ferrovia, e indipendentemente da esso impera costante e fermo nella sua generalità il precetto della servitù relativa alla distanza della linea ferroviaria. E poichè all'infuori del fatto accidentale surriferito domina il concetto della servitù, ne segue l'applicabilità degli articoli 71 e 73 della legge, senza che perciò fosse necessario il richiamo di tali disposti rispetto alle ferrovie.

Quindi è che il non essersi dalla Amministrazione fatto uso della facoltà di far abbattere le piante esistenti in contravvenzione alla servitù imposta non può avere altra conseguenza che quella di lasciare al proprietario del bosco il godimento di quelle piante che si trovavano ad irregolare distanza dalla Ferrovia allorchè questa venne costrutta. Ma quando le piante, che esistevano a quella epoca giunsero a maturità allora nell'atto stesso in cui si eseguì il taglio del bosco ceduo, quasi all'avverarsi di una condizione, si determinò l'applicazione della servitù, la proibizione di

coltivare a bosco quel terreno se non che alla distanza di 100 metri. Per tali considerazioni è stabilita, contrariamente a quanto si ritenne dal Tribunale, l'applicazione nella specie degli articoli 71 e 73 e a senso di tali disposti è inammissibile ogni concetto di colpa da parte dell'Amministrazione per aver omesso di provvedere onde impedire la riproduzione del bosco, il non essersi accertata la contravvenzione dopo la nuova cresciuta del bosco, nè ordinata la riduzione in pristino del terreno non toglie la sussistenza dell'irregolarità dell'operato del Doria Lamba e della sua colpa per non essersi uniformato al precetto della legge. Così pure dall'essersi stabilito, il concetto della servitù perdono ogni importanza le considerazioni della sentenza e della parte controricorrente, secondo le quali per essersi omesso dall'Amministrazione di ordinare l'abbattimento delle piante siasi determinata per consenso dell'Amministrazione una tolleranza del bosco e non si possa imporre ai fondi laterali una servitù senza compenso, e non essendosi pagato un indennizzo per la zona di tolleranza l'Amministrazione siasi posta nel rischio di dover soddisfare i danni arrecati coll'esercizio delle Ferrovie.

Invero il consenso dell'Amministrazione non si riferisce che al mantenimento delle piante, che esistono all'aprirsi delle Ferrovie, mentre il genere di coltura di terreno, cioè, il bosco costituisce l'oggetto della servitù, di quella limitazione della proprietà, i cui limiti sono opera precisa della legge. Ed è errata ogni illazione che si voglia trarre di un diritto a compenso da parte del proprietario dei terreni, poichè tale diritto è escluso dal combinato disposto degli articoli 233 e 240 legge sui Lavori pubblici. Secondo il primo dei citati articoli è stabilito che la proprietà fondiarie in vicinanza alle ferrovie sono soggette a servitù nei limiti determinati dalla legge, e non è cenno di alcuna indennità, per l'art. 240 è data facoltà di demolire, di abbattere e si stabilisce indennità. Sono dunque due ipotesi egualmente presenti al legislatore, per questa si pone una particolare disposizione, che non si ammette per la prima; ora è regolare che non si abbia ad estendere all'una ciò che fu disposto per l'altra.

E nella sentenza del Tribunale si è esteso il concetto della espropriazione oltre il pensiero del legislatore. A questo proposito nell'articolo 240 si accenna precisamente a piante esistenti e perchè

in questi casi si tratta di distruggere ciò che esiste, deve esservi compenso perchè si espropria effettivamente il cittadino della sua proprietà.

Ma la diversa coltivazione del terreno dopo il taglio del bosco riflette una cosa da farsi, da avvenire, in tal caso dal divieto della legge il proprietario non è spogliato di una cosa sua, non è privato assolutamente di trarre profitto dal fondo, solo la proprietà rimane meno estesa di quello che sarebbe nei suoi limiti primitivi, si ha un impedimento messo dalla legge per causa di pubblica utilità, si è coordinato mediante un sacrificio individuale il godimento di un fondo con l'interesse pubblico. Col fatto della costruzione della ferrovia si è stabilito un determinato modo di essere delle proprietà boschive ad esse coerenti, il che viene ad essere la condizione di esistenza di quei fondi, la forma del loro essere e quindi la limitazione non può considerarsi come lesione, nè può esservi ragione a compenso, perchè ogni diritto va concepito nella sua esistenza reale siccome un fatto sociale, e difatti la proprietà intanto è riconosciuta inviolabile in quanto essa è determinata nei limiti voluti dal pubblico bene, *jus utendi quatenus iuris ratio patitur*, perciò all'art. 46 della legge sull'espropriazione per pubblica utilità è stabilito che le disposizioni di quella legge non sono applicabili alla servitù stabilite da leggi speciali.

Che per l'interpretazione surriferita dell'art. 240 succitato è dimostrato come sia escluso che in favore del *Doria Lamba* siasi determinato un diritto acquisito di tenere il bosco nelle stesse condizioni in cui fu tollerato dall'Amministrazione dal momento che tale tolleranza poteva solo riferirsi alle piante che esistevano all'aprirsi della ferrovia.

Nè poi era necessario per l'applicazione nel caso dell'ultima parte dell'art. 73 che questa fosse richiamata nell'art. 240 dacchè stabilito il precetto generale, scopo precipuo della legge, cioè l'imposizione della servitù, determinato il carattere peculiare del caso contemplato nell'art. 240 e la ristretta interpretazione di questa, ne segue che l'art. 73 è per sua natura intieramente applicabile, esso fa parte delle disposizioni direttive delle materie, giacchè volendosi il fine, cioè la distanza dei boschi dalla ferrovia si devono necessariamente ritenere imposte anche quelle norme legislative, che sono i mezzi diretti del conseguimento di quello scopo, senza

del che si verrebbe ad ammettere la permanenza di uno stato di cose contrario alle leggi di ordine pubblico, e che è solo tollerato in via temporanea.

Che stante il preciso disposto del citato art. 73 non rilevano le distinzioni fatte dal Tribunale e dalla parte controricorrente riguardo al modo ed alla causa per cui il bosco venne distrutto. La natura dell'ente, lo stato di consistenza, la condizione di cose esistenti all'epoca della costruzione della ferrovia, venivano ad essere alterati col fatto del taglio del bosco, col che si determinava, secondo il senso della legge, la variazione dello stato delle cose in considerazione dell'effetto di cui all'art. 73, cioè la necessaria destinazione dei fondi a diversa cultura, e non occorreva che dal legislatore si precisasse il suo pensiero col pretendere lo sradicamento delle ceppaie, come è detto nella sentenza denunziata.

Che nella legge non è fatta alcuna distinzione circa i motivi dell'avvenimento del taglio, l'essenziale si è che il piantamento del bosco sia giunto a maturità, e la dimostrazione di un tal fatto sta nella esecuzione del taglio, perchè questo prova che si è raggiunto quel grado di perfezione, dato il quale si ha il frutto del fondo, secondo lo speciale sistema di coltivazione, onde volgarmente si dice che allora le piante sono mature al taglio.

Pertanto l'intento del legislatore era in modo chiaro espresso nè era necessario che nella legge si accennasse, come si ritenne dal Tribunale, a sradicamento delle piante, il che, salvo casi straordinari, dipende dalla sola volontà del proprietario. In conseguenza ne deriva che è un aggiungere alla legge l'escludere la rinnovazione del bosco perchè il ceduo cresce dopo il taglio senza l'opera dell'uomo, osservando poi come il germogliare spontaneamente delle piante sui polloni, il lasciar crescere tali piante così nate equivale a piantagione, onde, ai fini della legge sulle opere pubbliche devono essere considerati siccome nuovi piantamenti.

P. q. m. cassa la sentenza del Tribunale di Savona in data 22 dicembre 1911 e rinvia la causa per nuovo esame innanzi al Tribunale di Finalborgo, al quale commette pure di pronunziare sulle spese del presente giudizio.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 289 (Boll. 39-1912). Nell'allegato *G* il prezzo del biglietto d'abbonamento della serie IV per un anno, due persone della stessa Ditta, classe 1ª, indicato in L. 1754, deve essere corretto in L. 1664.

Ordine di Servizio N. 337 (Boll. 44-1912):

alla pag. 1071 4 colonna, in corrispondenza della indicazione relativa al 3° Riparto di Milano, e precisamente di fianco alla parola « *Gallarate* », aggiungere un richiamo (1) e in calce la seguente annotazione: « (1) Officina sussidiaria del Deposito di Milano Centrale T. E. ».

alla 3ª colonna, in corrispondenza del 4° riparto, sostituire l'indicazione « Milano (*) » con l'altra « Lecco ».

alla pagina 1072, alla 5ª colonna in corrispondenza della indicazione relativa al 1° riparto del Compartimento di Venezia dopo la parola « *Montebelluna* » aggiungere la lettera « *(e)* ».

alla 5ª colonna, in corrispondenza della indicazione relativa al 3° riparto del Compartimento di Venezia, aggiungere dopo la parola « *Padova* » la lettera « *(e)* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . .	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO V - N. 50

12 DICEMBRE 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, dicembre 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

ESEMPI DI TASSAZIONE.

Pag. 1307

1. *Spedizione di 1 collo tessuti di lana kg. 34, da Bergamo a Derna-Inoltro via Genova, più breve.*

» 1320

Prezzo complessivo da Bergamo a Derna:

» 1321
» 1323

Zona 87, classe 1ª (peso minimo tassabile kg. 50):

L. 69,22 × 0.05	L.	3,50
Bollo della lettera di vettura	»	0,10
Bollo delle polizze di carico	»	0,30
Totale	L.	3,90

(più le eventuali tasse accessorie di cui l'allegato 3 alle « Condizioni e Tariffe »).

limitata:

Pag. 449

2. *Spedizione di 2 casse sapone comune non profumato kg. 58. da Senigallia a Tripoli d'Africa-Inoltro via Ancona, più breve.*

Prezzo complessivo da Senigallia a Tripoli d'Africa:

Zona 13, classe 32ª: L. 21.70 (cioè L. 21.20, più il diritto suppletivo di L. 0,50, dovuto pei trasporti in transito per il porto di Ancona) × 0,06 = L. 1,35.

Si applica la tassa minima di	L.	2,00
Bollo della lettera di vettura	»	0,10
Bollo delle polizze di carico	»	1,30
Totale	L.	3,40

(più le eventuali tasse accessorie).

---

3. *Spedizione di 5 casse carta grossolana increspata per involgere (da considerarsi voluminosa) kg. 380, da S. Vito Lanciano*

a Misurata-Inoltro anormale via Napoli (anzichè Ancona) a richiesta del mittente.

Prezzo complessivo da S. Vito Lanciano a Misurata:

Zona 112, classe 32ª V: L. 36.93 (cioè L. 36.54, più il diritto suppletivo di L. 0,39 dovuto pei trasporti in transito per il porto di Napoli) × 0,38 . . . . L. 14,05
Aumento del 50 % per il volume . . . . » 7,05
Bollo della lettera di vettura . . . . » 0,10
Bollo delle polizze di carico . . . . » 1,30

Totale L. 22,50

(più le eventuali tasse accessorie).

---

4. *Spedizione di 40 colli farina di castagne kg.* 3600; 20 *colli farina di legumi kg.* 1600 *e* 10 *colli crusca kg.* 500, *da Borgo a Buggiano a Tripoli d'Africa. — Inoltro via Livorno, più breve.*

Prezzo complessivo da Borgo a Buggiano a Tripoli d'Africa:

Zona 36, classe 40ª (tariffa con vincolo di peso, essendo le diverse merci ascritte alla medesima classe).
L. 22,19 × 5,7 . . . . L. 126,50
Bollo della lettera di vettura . . . . » 0,10
Bollo delle polizze di carico . . . . » 1,30

Totale L. 127,90

(più le eventuali tasse accessorie).

5. *Spedizione di 10 casse cappelli di paglia kg. 260, da Signa a Bengasi-Inoltro via Livorno, più breve.*

Prezzo complessivo da Signa a Bengasi:

Zona 43, classe 1ª * : L. 57,93 × 0,26	L.	15,10
Sopranolo: L. 40,00 × 0,26	»	10,40
Bollo della lettera di vettura	»	0,10
Bollo delle polizze di carico	»	1,30
Totale	L.	26,90

(più le eventuali tasse accessorie).

---

6. *Spedizione di 64 colli filati di lana kg. 5100, da Legnano a Derna. — Inoltro via Genova, più breve (Km. 186).*

Sono da applicarsi i prezzi speciali indicati a pag. 68 delle « Condizioni e Tariffe », risultando inferiori a quelli della classe 13ª.

Percorso ferroviario: L. 0,0618 × 200 = L. 12,36.
L. 12,36 + 1,1073 (diritto fisso) = L. 13,4673.

L. 13,4673 × 5,1	L.	68,70
Percorso marittimo: L. 25 × 5,1	»	127,50
Bollo della lettera di vettura	»	0,10
Bollo delle polizze di carico	»	1,30
Totale	L.	197,60

(più le eventuali tasse accessorie).

---

7. *Spedizione di 8 casse seta greggia kg. 450, assicurata pel valore di L. 9000 tanto per il percorso ferroviario, quanto per quello marittimo, da Como S. Giovanni a Misurata. — Inoltro via Genova, più breve (km. 205).*

Prezzo complessivo da Como S. Giovanni a Misurata:

Zona 86, classe 1ª: L. 68,68 × 0,45	L.	30,95
Assicurazione sul valore:		
Percorso ferroviario L. 0,00174 × 205 × 18	»	6,45
Percorso marittimo L. 0,25 × 90	»	22,50
Imposta sull'assicurazione riguardante il percorso ferroviario (L. 0,12 × L. 6,45)	»	0,77
Aumento addizionale del 2 % su detta imposta . . .	»	0,01
Bollo della lettera di vettura	»	0,10
Bollo delle polizze di carico	»	1,30
Bollo della polizza di assicurazione	»	0,60
Totale	L.	62,68

(più le eventuali tasse accessorie).

---

8. *Spedizione di* 16 *botti di vino comune kg.* 7500, *da Caltagirone a Tripoli d'Africa. — Inoltro via Catania, più breve.*

Prezzo complessivo da Caltagirone a Tripoli d'Africa:

Zona 47, classe 48ª per effetto della nota (1) a pag. 25 delle « Condizioni e Tariffe ».

L. 20.48 × 7.5	L.	153,60
Bollo della lettera di vettura	»	0,10
Bollo delle polizze di carico	»	1,30
Totale	*L.*	155.00

(più le eventuali tasse accessorie).

Elenco delle stazioni delle Ferrovie dello Stato ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo dall'Italia alla Tripolitania e Cirenaica (Libia).

Abano
Abbiategrasso
Acerra
Acireale
Acqui
Alassio
Alba
Albenga
Albissola Capo
Alessandria
Alfonsine
Altopascio
Angri
Annone
Aosta
Aquila degli Abruzzi
Aragona Caldare
Arcore
Arezzo
Argenta
Ariano di Puglia
Arona
Arquata Scrivia
Ascoli Piceno
Assoro
Asti
Augusta
Avellino
Avenza
Bagni della Porretta
Bagni di Montecatini
Bagnolo Mella
Barge
Bassano
Battaglia
Battipaglia
Baveno
Belluno
Benevento
Benevento P. Rufina
Bergamo
Bisceglie
Bologna
Bolzaneto
Bordighera
Borgo a Buggiano
Borgo S. Donnino
Borgosesia

Bra
Brescia
Broni
Bussoleno
Busto Arsizio
Caltagirone
Caltanissetta
Caluso
Camnago
Camogli
Campobasso
Campobello Ravanusa
Campoligure
Camposampiero
Cancello
Canelli
Canicattì
Cantù
Cantù Asnago
Capistrello
Capua
Cariati
Carmagnola
Carpi
Carrara
Casale Monferrato
Casalpusterlengo
Caserta
Cassano all'Jonio
Cassano d'Adda
Castelfranco Veneto
Castellamare Adriatico
Castellamare di Stabia
Castellina in Chianti
Castrogiovanni Calascibetta
Catania Acquicella
Catanzaro Marina
Catanzaro Sala
Cava dei Tirreni
Cerignola
Certaldo
Cesena
Chianciano
Chiaravalle
Chiavari
Chieti
Chivasso
Cittadella
Civitavecchia
Codogno
Como S. Giovanni
Conegliano
Corigliano Calabro
Cornuda
Corsico
Corteolona
Cortona
Cosenza

Cotrone
Crema
Cremona
Cuneo
Diano Marina
Dronero
Eboli Campagna
Empoli
Fabriano
Faenza
Fano
Ferrara
Finalmarina
Firenze C. di Marte
Firenze P. al Prato
Foggia
Foligno
Forlì
Frattamaggiore Grumo
Gallarate
Gallipoli
Gerace
Giardini Taormina
Giarre Riposto
Gioia Tauro
Gioiosa Jonica
Giovinazzo
Girgenti
Grosseto
Imola
Incisa Belbo
Isernia
Ivrea
Jesi
Lavagna
Lecce
Lecco
Legnago
Legnano
Lercara bassa
Levanto
Licata stazione
Lissone Muggiò
Loano
Locate Triulzi
Lodi
Longarone Zoldo
Lucca
Lugo
Luserna S. Giovanni
Macerata
Maglie
Mandela
Mantova
Marigliano
Massa
Massalombarda
Melegnano

Melzo
Mestre
Metaponto
Milano Lambrate
Milano P. Garibaldi
Milano P. Romana
Milano P. Sempione
Milano P. Ticinese
Milazzo
Modena
Molfetta
Moncalieri
Mondovì
Monopoli
Monselice
Monte Amiata
Montebelluna
Montelupo
Montepulciano
Montesilvano
Montevarchi
Monza
Mortara
Narni
Navacchio
Nocera Inferiore
Nocera Umbra
Nogara
Noicattaro
Novara
Novi Ligure
Oneglia
Orbetello
Orte
Ortona
Orvieto
Ostiglia
Ostuni
Otranto
Ovada
Ozzano Monferrato
Padova
Palazzolo sull'Oglio
Paratico Sarnico
Parma
Pavia
Perugia
Pesaro
Pescara
Pescia
Pessione
Piacenza
Piadena
Pietrasanta
Pieve Monsummano
Pinerolo
Piombino
Pisa P. Fiorentina

Pisa P. Nuova
Pistoia
Poggibonsi
Polignano a mare
Pontassieve
Pontedera
Pontremoli
Popoli
Pordenone
Porto Civitanova
Porto Empedocle stazione
Porto Maurizio
Porto S. Giorgio
Potenza Inferiore
Pra
Prato
Quinto al Mare
Racalmuto
Raddusa Agira
Ragusa
Rapallo
Ravenna
Reggio d'Emilia
Rezzato
Rho
Rieti
Rimini
Rivarolo Ligure
Robbio
Roccasecca
Rocchetta S. Antonio
Rogoredo
Rolo Novi
Romagnano Sesia
Romano
Roma S. Lorenzo
Roma Trastevere
Rossano Veneto
Rovato
Rovigo
S. Antonino
S. Cataldo
S. Damiano d'Asti
S. Giovanni Valdarno
S. Ilario d'Enza
S. Maria Capua Vetere
S. Pietro Vernotico
S. Remo
S. Romano Montopoli
S. Severo
S. Spirito Bitonto
S. Valentino Caramanico
S. Vito Lanciano
Sacile
Salerno
Saline di Volterra
Saluzzo
Sambenedetto del Tronto

Sampierdarena
Santhià
Sarzana
Savigliano
Savona Letimbro
Scafati
Schio
Secugnago
Senigallia
Seravezza
Seregno
Serradifalco
Sesto Calende
Sesto Fiorentino
Sesto S. Giovanni
Sestri Levante
Sestri Ponente
Settimo
Siena
Signa
Sondrio
Soresina
Spezia
Spinazzola
Spoleto
Spresiano
Squinzano
Stradella
Strevi
Sulmona
Susa
Suzzara
Taggia
Taranto
Teramo
Termini Imerese
Termoli
Terni
Terranova di Sicilia
Thiene
Tivoli
Torino Dora
Torino P. Nuova
Torino P. Susa
Torre Annunziata Centrale
Torre Annunziata Città
Torre Pellice
Tortona
Tortoreto Nereto
Trani
Trepuzzi
Treviglio
Treviso
Trinitapoli
Trino Vercellese
Trofarello
Tronzano
Udine

Vado
Valenza
Varallo Sesia
Varazze
Varese
Vasto
Velletri
Vercelli
Verdello
Verolanuova
Verona P. Vescovo
Viareggio

Vicenza
Vietri sul Mare
Vigevano
Villafranca Piemonte
Villanova d'Asti
Villarosa
Viterbo P. Fiorentina
Vittoria
Voghera
Voltri
Zollino

Allegato all'Ordine di Servizio N. 394-1912.

NORME D'APPLICAZIONE

DEL

Regolamento per la disinfezione dei veicoli, dei locali ferroviari E dei piroscafi della Navigazione di Stato

---

CAPITOLO I.

DISINFEZIONI ORDINARIE A COMPLEMENTO DELLA PULIZIA.

Art. 1.

Disinfezioni ordinarie periodiche delle carrozze.

Per iniziativa del Servizio Veicoli le carrozze debbono essere disinfettate *almeno una volta all'anno* in occasione delle visite periodiche, o delle pulizie radicali: spetta al Servizio stesso tener nota delle disinfezioni effettuate.

Le modalità da seguirsi per la tecnica delle disinfezioni saranno stabilite dal Servizio Centrale Sanitario d'accordo cogli altri Servizi interessati.

Art. 2.

Disinfezioni ordinarie periodiche dei locali ferroviari più specialmente frequentati dal pubblico.

Una volta l'anno a mezzo delle Squadre di disinfezione appositamente istituite (veggasi Capitolo VIII) si dovrà procedere alla disinfezione dei locali *più specialmente frequentati dal pubblico,*

e cioè delle sale d'aspetto, degli atrii, corridoi, caffè, ristoranti e chioschi ad uso rivendita di bibite e generi alimentari, ecc.

La spesa relativa alla disinfezione dei locali dei caffè ristoratori, e dei chioschi ad uso rivendita di bibite e generi alimentari, ecc., è a carico degli esercenti, che potranno però eseguire le disinfezioni con personale e mezzi proprî, purchè sotto la sorveglianza di un agente della nostra amministrazione autorizzato alla firma dei verbali.

Le Divisioni di Movimento, previ accordi con i rispettivi Uffici interessati — dei Lavori, dei Veicoli, Sanitario ed eventualmente della Navigazione — predisporranno l'elenco dei locali da disinfettarsi e stabiliranno l'epoca più propizia, in cui dovranno effettuarsi le disinfezioni periodiche annuali; e ciò allo scopo principale di non turbare, per quanto sia possibile, il regolare andamento del servizio e di tener conto, per ragioni evidenti di economia, delle esigenze relative agli eventuali lavori di manutenzione dei fabbricati e della disponibilità delle Squadre incaricate di tali disinfezioni periodiche.

Nella scelta dell'epoca da fissarsi per le disinfezioni periodiche, converrà infine tener presente l'opportunità di praticare le pulizie radicali, e quindi le disinfezioni periodiche, in seguito ai prevedibili periodi dei maggiori passaggi di viaggiatori (specie se emigranti) di III classe; od in precedenza del maggior movimento di viaggiatori, che si verifica in alcune epoche nelle stazioni balneari, o climatiche.

Nell'elenco dei singoli locali dovrà essere indicata la superficie del pavimento, e la loro cubatura approssimativa, dati questi che, occorrendo, debbono essere forniti dal Servizio Lavori (dipendenti Sezioni), e per quali Stazioni si dovrà possibilmente provvedere all'invio dell'apparecchio per la spolveratura meccanica dei mobili e dei panneggiamenti.

Stabilito il programma, questo sarà comunicato dalle Divisioni Veicoli e Movimento rispettivamente alle Squadre di disinfezione ed alle Stazioni interessate, cosicchè esso dovrà svolgersi senza che occorra alcuna speciale richiesta da parte delle Stazioni.

Le Squadre indicheranno alle Stazioni interessate, almeno un giorno prima di quello fissato dal programma, il treno, col quale si recheranno ad iniziare il lavoro.

Occorrendo variazioni o spostamenti, o verificandosi ritardi nei lavori, non previsti dal programma prestabilito, dovranno essere presi accordi fra le Squadre ed i Capi Stazione, avvisandone per norma le rispettive Divisioni.

A tal uopo nei programmi dovranno essere stabiliti, fra le diverse date delle disinfezioni da praticarsi alle singole Stazioni o gruppi di Stazioni, opportuni intervalli di tempo.

Delle eseguite disinfezioni, per ogni gruppo di locali di una Stazione, sarà redatto e compilato in doppio originale, a cura della Squadra, apposito verbale (veggasi modulo Allegato *A*), firmato dal Capo della Squadra stessa e controfirmato dal Capo Stazione.

Uno dei detti originali sarà trasmesso con apposito listino alla Divisione di Movimento a cura del Capo Stazione; l'altro verrà trattenuto dalla Squadra.

Le norme, di cui al presente articolo, si riferiscono particolarmente ai locali più specialmente frequentati dal pubblico ed in consegna al Servizio Movimento. Esse però possono applicarsi anche a quegli altri locali che, trovandosi nelle stesse condizioni rispetto alla loro frequentazione, fossero eventualmente in consegna ad altri Servizi.

In questi casi particolari, nello stabilire il programma, verranno dati, di comune accordo fra Servizi interessati, le ulteriori disposizioni speciali, che fossero necessarie.

Art. 3.

Disinfezioni ordinarie delle latrine e degli orinatoi delle Stazioni.

Le latrine e gli orinatoi delle Stazioni dovranno essere disinfettati almeno *una volta al giorno*, salvo le particolari eccezioni contemplate nelle apposite istruzioni tecniche per i tipi speciali, (come, ad esempio, latrine a depurazione biologica ed orinatoi ed olio).

Le Stazioni, di loro iniziativa e col proprio personale addetto alla pulizia, dovranno provvedere alla disinfezione delle latrine e degli orinatoi senza obbligo della compilazione di alcun verbale.

CAPITOLO II.

Disinfezioni straordinarie.

Art. 4.

Casi nei quali necessita praticare le disinfezioni straordinarie.

« Le disinfezioni *straordinarie* saranno praticate nelle carrozze, « nei piroscafi, nei ferry-boats e nei locali ferroviari, ogni volta « che in essi siasi verificato un caso di malattia contagiosa, di cui « all'art. 129 del Regolamento Generale Sanitario 3 febbriaio 1901 « N. 45 (1), e in quei casi speciali (treni di emigranti, pellegri- « naggi, nelle linee frequentate da tubercolotici, ecc.), nei quali, « su parere conforme del Servizio Sanitario, si riconosca la neces- « sità di una disinfezione del treno e dei locali delle Stazioni ». (Regolamento per la disinfezione dei veicoli e dei locali ferroviari, paragrafo 3).

CAPITOLO III.

Trasporto di malati contagiosi.

Art. 5.

Certificato medico richiesto per il trasporto dei malati.

« Quando si richieda il trasporto di un malato, ad eccezione « dei casi di somma urgenza, deve essere presentato un certificato « medico, dal quale risulti la natura della malattia ». (Regolamento citato paragrafo 4).

(1) « Sono da considerarsi come malattie infettive dell'uomo, per cui è obbligatoria la denunzia all'Autorita comunale, a termine dell'art. 129 del Regolamento Generale Sanitario 3 febbraio 1901 n. 45, il morbillo, la scarlattina, il vaiuolo e vaioloide, il tifo addominale, il tifo petecchiale, la difterite, il croup, la febbre puerperale, il colera, la febbre gialla, la peste bubbonica ed altre malattie diffusive sospette di esserlo, che venissero indicate dalla Autorità Sanitaria con speciali ordinanze ». Inoltre si rese obbligatoria la denunzia e la disinfezione per la meningite cerebro-spinale.

Per la tubercolosi polmonare vedi art. 12 e 21.

Detto documento dovrà essere ritirato e trattenuto dal Capo della Stazione di partenza, il quale, se la firma del medico non è autenticata o non vi ha altro modo di riconoscerla ed accertarla, potrà far controllare la diagnosi da un Medico di Riparto.

Nei casi d'urgenza il Capo Stazione, in mancanza del prescritto certificato medico e nell'impossibilità di far visitare il malato, si regolerà nel modo, che riterrà più opportuno a seconda delle esigenze del momento, cercando di assicurarsi col dovuto tatto se trattisi di malattia, per la quale occorra adottare le misure precauzionali contemplate nelle presenti istruzioni, e di quelle, che implicano il divieto del trasporto.

Art. 6.

Compartimento riservato.

Le persone *dichiarate* affette da una delle malattie contagiose, riportate in nota all'articolo 5, potranno viaggiare, ma soltanto in *compartimento riservato* alle condizioni di tariffa, *e purchè la loro malattia non sia stata compresa nelle relative ordinanze della Direzione Generale della Sanità Pubblica, tra quelle, che implicano divieto di viaggiare.*

Le malattie, che implicano divieto di viaggiare, sono le seguenti: il morbillo, la scarlattina, il vaiuolo e la vaiuoloide (siano esse allo stato acuto, che in quello di desquamazione), il tifo petecchiale, il colera, la peste bubbonica, ed altre che all'evenienza potranno essere stabilite con successivi avvisi.

« Ogni trasporto di ammalati deve essere accompagnato al-« meno da una persona per la necessaria assistenza.

« Tali disposizioni vengono estese ai viaggiatori in partenza « nei piroscafi e nei ferry-boats ». (Regolamento citato parag. 4).

Il Compartimento riservato per malati deve essere assolutamente indipendente dagli altri compartimenti e deve essere munito di ritirata del pari indipendente.

Il personale di servizio al treno sorveglierà assiduamente affinchè i malati e le persone, che li accompagnano, non si servano della ritirata durante la sosta del treno nelle Stazioni.

In mancanza della carrozza adatta, se ne dovrà far richiesta in tempo, restando inteso che ove non fosse possibile provvederla, si dovrà rifiutare il trasporto.

Per ragioni di opportunità, e per non dover disinfettare più di una carrozza per ogni trasporto, si procurerà, compatibilmente colla regolarità della circolazione, che i viaggi in compartimento riservato dei malati contagiosi siano effettuati senza trasbordo. I Capi Stazione dovranno provvedere di loro iniziativa agli opportuni avvisi alle Stazioni interessate, esigendo la sovratassa di lire 0,348 per carrozza-chilometro a carico. Ove ciò non sia possibile si dovrà riscuotere tante volte la tassa di disinfezione di L. 25 — stabilita dall'art. 18 delle Tariffe e dall'Ordine di Servizio 104-1910 — quante sono le carrozze che per recarsi al destino il viaggiatore malato dovrà occupare.

Il trasporto dei malati e dei relativi bagagli, fino alla carrozza in partenza e dalla carrozza in arrivo, dovrà esser fatto a cura delle persone o dei familiari incaricati della assistenza; solo in caso di assoluta necessità la Stazione presterà la sua cooperazione.

Non sono ammessi senza superiore autorizzazione compartimenti riservati per malati contagiosi nelle carrozze che attraversano lo stretto di Messina, in quelle in servizio diretto internazionale o con Ferrovie secondarie Italiane (ancorchè abbiano compartimenti isolati), siano esse carrozze appartenenti alla nostra, o ad altra Amministrazione ferroviaria. Tale divieto deve mantenersi tanto nel percorso verso la Stazione di transito, quanto nei viaggi di ritorno, indipendentemente dalla destinazione del viaggiatore malato e dalla disponibilità dei posti.

L'autorizzazione, di cui sopra, occorre sia richiesta in tempo alle Divisioni confinanti, all'uopo autorizzate a prendere gli opportuni accordi con le Ferrovie suddette.

Pei casi di viaggiatori provenienti dall'estero, veggasi anche l'art. 15.

Art. 7

Avvisi telegrafici alle autorità ed alla Stazione destinataria del viaggiatore malato.

Il Capo Stazione, che mette in partenza una carrozza con compartimento riservato per un viaggiatore dichiarato o sospettato affetto da malattia contagiosa, deve sempre darne avviso telegrafico alla Stazione di arrivo, ed alla propria Divisione di Movimento, indicando il numero della carrozza e la natura della malattia, e specialmente se questa fu riconosciuta o meno da regolare certificato medico; inoltre avviserà il Capo Conduttore con Mod. *G*. 40.

Il Capo della Stazione di arrivo, non appena ricevuto l'avviso telegrafico di cui sopra, ne darà comunicazione al Sindaco del luogo per gli opportuni provvedimenti di sua competenza. Non dovrà però impedire la libera uscita dalla Stazione nè al malato nè alle persone che lo accompagnano; così pure non potrà ostacolare la consegna dei bagagli, sieno essi a mano o spediti a parte; salvo che non esistano speciali ordinanze in proposito rispetto alle persone, o alle cose.

Art. 8.

Disinfezioni prescritte per trasporto di malati contagiosi.

I compartimenti, che hanno servito al trasporto di malati contagiosi, o supposti tali, e le ritirate usate dai medici debbono essere sottoposti ad una rigorosa disinfezione prima di essere nuovamente ammessi a circolare in servizio.

Così pure dovranno essere disinfettati i locali, che si avesse motivo di ritenere infetti per la sosta nei medesimi degli ammalati, tenendo presente però che il semplice transito degli infermi,

specialmente se adagiati in barelle o portantine, non può essere motivo sufficiente per ritenere infetti i locali.

Le barelle, le lettighe od altri oggetti, che abbiano servito al trasporto di persone affette da malattie contagiose, dovranno pure essere sottoposti a disinfezione.

Art. 9.

Casi in cui l'ammalato abbandoni la carrozza prima che la medesima sia giunta al termine del viaggio.

Qualora si verifichi il caso che l'ammalato debba lasciare il compartimento prima che la carrozza sia giunta al termine del viaggio, il personale del treno, dopo essersi assicurato che i finestrini siano chiusi, chiuderà a chiave i compartimenti e le latrine ritenuti infetti, e farà piombare dalla Stazione tutte le relative porte d'accesso.

Quando ciò non sia possibile, eserciterà una rigorosa sorveglianza perchè nessuno possa entrare negli ambienti sopra indicati.

La carrozza potrà in seguito proseguire fino al termine del viaggio.

Art. 10.

Caso in cui l'ammalato non prosegua fino alla stazione fissata come termine del viaggio.

Quando l'ammalato debba scendere in una Stazione, che non sia quella indicata come termine del suo viaggio, il Capo Conduttore ne avviserà il Capo Stazione; quindi chiuderà a chiave il compartimento ritenuto infetto, regolandosi in conformità a quanto è prescritto dall'art. 10. Il Capo della Stazione ove discese l'ammalato, avviserà, quanto più sollecitamente è possibile, il Sindaco della località e la Stazione, da cui proviene il malato stesso,

onde questa ne abbia norma e rettifichi gli avvisi diramati circa la destinazione del viaggiatore.

Art. 11.

Provvedimenti speciali per i trasporti di ammalati di tubercolosi polmonare.

Qualora l'infermo, per cui fu richiesto il trasporto in compartimento riservato, risulti dal certificato medico affetto da tubercolosi polmonare a stadio avanzato, il compartimento che fu dallo stesso occupato e la ritirata relativa dovranno, terminato il viaggio, essere regolarmente disinfettati.

Non occorre però che la separazione del comparitmento e della latrina dal resto della carrozza sia assoluta, come per le altre malattie contagiose; nè vi è l'obbligo di alcuna denunzia alle Autorità. È necessario soltanto che sia avvisata la Stazione di arrivo, perchè sia provveduto all'immediato ritiro della carrozza dalla circolazione e successivamente alla disinfezione prescritta.

Art. 12.

Casi di malattia contagiosa manifesta o sospetta, verificatisi durante il viaggio.

« Quando durante il viaggio accada che un viaggiatore sia
« colpito da malattia sospetta contagiosa, il personale del treno
« deve procurare l'isolamento del malato, facendo passare i viag-
« giatori, che si trovassero nello stesso compartimento, in altri
« compartimenti vuoti della stessa carrozza e, quando questi fos-
« sero tutti occupati, facendo prima passare in altre carrozze i
« viaggiatori, che non hanno avuto contatto col malato ». (Regolamento citato, parag. 6).

Per sollecitare il passaggio da un compartimento all'altro dei viaggiatori, che non hanno avuto contatto col malato, il perso-

nale della Stazione, e occorrendo anche quello del treno, dovrà porgere loro aiuto per il trasporto dei bagagli.

« Nei compartimenti, occupati rispettivamente dall'infermo e « dai viaggiatori, che hanno avuto contatto con lui, non dovranno « avere accesso altri passeggeri ». (Regolamento citato parag. 6).

In quello occupato dall'infermo potranno prender posto solamente le persone incaricate dell'assistenza.

Sarà riservata per il compartimento occupato dal viaggiatore colpito da malattia contagiosa la ritirata più vicina della stessa carrozza.

Onde evitare l'accesso del pubblico in detti compartimenti dovranno applicarsi i prescritti cartellini « Riservato » od « Occupato », senza riscuotere alcuna tassa, facendone però menzione in apposito rapporto, da inviarsi alla Divisione di Movimento, da cui dipende la Stazione, che ha attaccato i cartellini.

Questi dovranno rimanere applicati fino alla Stazione, ove la carrozza termina il viaggio.

« Alla prima fermata del treno il Capo Conduttore avvertirà « il Capo Stazione, il quale avviserà telegraficamente il Capo della « Stazione di destinazione del viaggiatore, il Ministero dell'In- « terno (Direzione Generale della Sanità Pubblica), i Prefetti dei « luoghi di provenienza e di destinazione e i Prefetti, nella cui « giurisdizione si trovano le Stazioni capolinea » (Regolamento citato, paragr. 6).

Lo stesso Capo Stazione darà analogo avviso telegrafico alla propria Divisione di Movimento, ed alle Stazioni di diramazione interessate, o di transito con altre ferrovie, rispetto alla destinazione dell'ammalato, aggiungendo alle altre notizie del caso anche il numero della carrozza occupata dal viaggiatore colpito da malattia sospetta contagiosa.

Qualora la carrozza appartenesse ad altra Amministrazione, la Divisione di Movimento ne dovrà dare notizia con epistolare per norma al Servizio Movimento, Ufficio Materiale (Sezione Noli).

Il Capo della Stazione di diramazione, dove il viaggiatore malato dovesse cambiare treno, qualora non vi siano ragioni in contrario, lo farà invece proseguire nella stessa carrozza.

« Il Capo del treno, in cui viaggia un individuo riconosciuto « o sospettato affetto da malattia contagiosa, nella Stazione, dove

« questo discende, dovrà subito avvertire il Capo Stazione, al quale « curerà che siano consegnati tutti gli effetti del viaggiatore, che possano ritenersi contaminati. Il Capo Stazione avviserà subito il « Sindaco per gli opportuni provvedimenti.

« I viaggiatori, che hanno avuto contatto con quello ritenuto « contagioso, potranno proseguire il loro viaggio. Per ciò che ri- « guarda il trattamento da usarsi verso i medesimi, saranno date « istruzioni con speciali ordinanze, a seconda delle varie epidemie». (Regolamento citato paragr. 7). E quindi, se non verrà espressamente prescritto dalle predette ordinanze, non occorre che per e si venga diramato alcun avviso.

Inoltre il Capo Stazione, salvo che non esistano speciali ordinanze, non dovrà impedire la libera uscita dalla Stazione nè al viaggiatore malato, nè alle persone, che lo accompagnano, e non opporrà ostacoli alla consegna dei bagagli, sieno essi a mano o spediti a parte.

Il personale, che ha avuto contatto col malato, dovrà pulirsi e disinfettarsi coi mezzi, che saranno messi a disposizione dal Capo Stazione, il quale è autorizzato a servirsi, in mancanza di altro, dei materiali contenuti nell'apposita cassetta di soccorso.

Verificandosi durante il viaggio un caso di malattia sospetta contagiosa, qualora il viaggiatore infermo avesse preso posto in una carrozza in servizio diretto coll'Estero, o con Ferrovie Secondarie Italiane, questa, a qualunque Amministrazione appartenga, dovrà essere ritirata dalla circolazione prima che sia giunta alla Stazione di transito, o tutto al più appena giunta a detta Stazione, usando ogni possibile cautela per non destare preoccupazioni nei viaggiatori, che dovranno, senza bisogno che ne sia loro indicato il motivo, essere preavvisati della necessità di dovere trasbordare.

La Stazione di transito, cui venne data notizia dell'accaduto, si regolerà per l'eventuale proseguimento del viaggio e per le notificazioni del caso, in conformità alle istruzioni speciali di competenza dell'Amministrazione confinante.

Art. 13.

Casi di malattia contagiosa manifestatasi durante il viaggio nel personale del treno.

Qualora si manifestasse un caso di malattia contagiosa nella persona di uno degli agenti ferroviari di servizio al treno, questi potrà essere ricoverato alla prossima Stazione, ove esista ospedale o luogo di cura, o comunque siavi mezzo di provvedere al suo soccorso.

Se l'agente malato dovesse proseguire il viaggio, il Capo della prima Stazione di fermata del treno disporrà perchè si renda libero un compartimento adatto, da riservarsi al malato ed alla persona che dovrà accompagnarlo.

Per quanto riguarda gli avvisi, le precauzioni e le modalità in genere da seguirsi, valgono le stesse norme indicate per gli altri casi analoghi già contemplati, avvertendo però che trattandosi di agenti appartenenti all'Amministrazione ferroviaria, dovrà darsi avviso telegrafico anche al rispettivo Ufficio Sanitario, ed all'Ufficio (Stazione, Deposito, ecc.), dal quale dipende direttamente l'agente.

Art. 14.

Viaggiatori affetti da malattia contagiosa, provenienti da ferrovie estere o secondarie italiane.

Per il trasporto di malati contagiosi provenienti da altre Ferrovie (sia Estere che Secondarie italiane) valgono le norme contenute nelle presenti istruzioni, *in quanto non sia disposto diversamente da apposite ordinanze, specialmente per i viaggiatori provenienti dall'Estero.*

Nel caso di viaggiatori provenienti da località estere *espressamente indicate* dal Ministero dell'Interno come *infette,* dovrà esercitarsi dal personale ferroviario alle Stazioni di **frontiera** ***una sor-***

veglianza speciale, e il Capo Stazione, o chi per esso, dovrà fare assoggettare a visita medica tanto le persone *visibilmente indisposte* come quelle *soltanto sospette*.

Se venga emessa diagnosi di malattia contagiosa, o anche se ne venga soltanto indicato il sospetto, dovranno prendersi i provvedimenti profilattici antecedentemente indicati per casi analoghi, e darsene avviso telegrafico al Ministero dell'Interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica) al Prefetto, nella cui giurisdizione si trova rispettivamente la stazione di confine e quella di destinazione del malato, non che al competente Ufficio Sanitario Ferroviario.

In ogni caso da parte della Stazione di transito dovrà essere data comunicazione telegrafica del viaggio alla Stazione di destinazione del malato e alla propria Divisione di Movimento, aggiungendo alle altre notizie del caso il numero della carrozza occupata dal malato. Qualora poi questa appartenga ad altra Amministrazione, la Divisione di Movimento dovrà a sua volta darne comunicazione all'Ufficio Materiale del Servizio Movimento (Sezione Noli) con epistolare.

Il Capo della Stazione, dove scende il malato, avviserà subito il Sindaco per gli opportuni provvedimenti, senza però opporsi alla libera uscita dalla Stazione sia dei viaggiatori che dei bagagli.

CAPITOLO IV

Disinfezione straordinaria delle carrozze.

Art. 15.

Obblighi del Capo Conduttore.

Il Capo Conduttore del treno, col quale viaggia una carrozza occupata da persona affetta da malattia contagiosa o supposta tale, od anche soltanto una carrozza, che abbia servito al trasporto di un malato contagioso, deve praticare apposita annotazione sul foglio veicoli riportando la serie, il numero e la sigla della carrozza ed indicando quali siano i compartimenti da disinfettare.

Su tale annotazione richiamerà la attenzione del Capo Conduttore, che lo dovesse sostituire prima che la carrozza sia staccata dal treno.

Alla Stazione di destinazione della carrozza, il Capo Conduttore ne farà regolare consegna mediante modulo G-40-*a* al Capo Stazione o chi per esso, notificando col modulo stesso che la carrozza deve essere disinfettata. Analogo avviso verbale, se è possibile, dovrà darsi dal Capo Conduttore al Manovratore, che stacca la carrozza stessa dal treno, ed al personale incaricato delle visite delle carrozze, di cui l'Articolo 36 dell'Istruzione per il personale dei treni, e l'Articolo 3 dell'Ordine di Servizio N. 181 del 1908. (Agenti di Stazione e Verificatori).

Art. 16.

Ritiro delle carrozze dalla circolazione e richiesta della squadra di disinfezione.

La Stazione, che ritira dalla circolazione una carozza da disinfettarsi, vi applicherà su entrambi i lungheroni il Mod. G-269 (« da disinfettarsi »), la terrà isolata dalle altre in un binario posto in luogo appartato e non frequentato dal pubblico, e provvederà, se già non fu fatto, che i vetri dei finestrini ne siano chiusi e gli sportelli serrati a chiave e piombati. Avviserà quindi con telegramma (vedi Allegato C) la competente Squadra di disinfezione, dandone nello stesso tempo notizia al proprio Ufficio Sanitario ed alla Divisione di Movimento; non omettendo di indicare nel telegramma la sigla, la serie ed il numero della carrozza da disinfettarsi.

Verificandosi il caso che sulle banchine o nella parte esterna delle carrozze vi siano avanzi di vomito o di qualsiasi materia, che rappresenti pericolo di contagio, si dovrà praticare subito il lavaggio con disinfettante secondo le istruzioni tecniche speciali pubblicate a parte. I residui della lavatura dovranno essere possibilmente raccolti in un recipiente, che verrà collocato nell'interno della carrozza.

Il Capo Tecnico, o Capo Verificatore o Capo Deposito, dal quale dipende la Squadra di disinfezione, appena ricevuta la ri-

chiesta, di cui sopra è cenno, disporrà che detta Squadra si rechi il più sollecitamente possibile sul posto con gli attrezzi necessari, dandone conferma telegrafica al Capo Stazione richiedente ed indicando il treno di partenza della Squadra.

Art. 17.

Verbali di disinfezione.

Avvenuta la disinfezione, ne sarà redatto apposito verbale, firmato dal Capo Squadra responsabile e controfirmato dal Capo Stazione, il quale dopo ciò farà staccare le etichette (Mod. G-269) e potrà rimettere la carrozza in circolazione.

Nel verbale da compilarsi in due originali a cura del Capo Squadra saranno indicati: la serie e il numero della carrozza ed i compartimenti disinfettati, nonchè tutte le altre indicazioni prescritte dallo apposito modulo (Allegato B).

Uno dei detti originali dovrà rimanere in atti presso la Stazione, l'altro sarà trattenuto dal Capo Squadra.

Copia del verbale stesso verrà rimessa dalla Stazione alla propria Divisione di Movimento e dalla Squadra alla propria Divisione Veicoli.

Art. 18.

Casi eccezionali di disinfezione di bagagliai e carri.

Sono equiparati a carrozze viaggiatori, agli effetti della disinfezione straordinaria, i bagagliai, i carri o parte di carri, che abbiano eventualmente servito al trasporto di persone (carri arredati con panche per trasporti militari, trasporti di malati viaggianti nel proprio letto, carri ambulanza, ecc.).

La richiesta della Squadra anche in questi casi dovrà essere fatta dal Capo Stazione nei modi stabiliti per le carrozze.

CAPITOLO V.

Disinfezione straordinaria dei locali.

Art. 19.

Locali aperti al pubblico.

« La disinfezione straordinaria dei locali aperti al pubblico, « che si abbia ragione di ritenere contaminati per la eventuale « sosta di una persona riconosciuta, o sospettata affetta da malattia « contagiosa, sarà praticata dietro diretta richiesta del Capo Sta- « zione, che però ne darà avviso al Sanitario Competente » (rispettivo Ufficio Sanitario).

« Il locale suddetto dovrà rimanere chiuso, e non sarà riaperto « al pubblico, fino a che dal Capo Squadra dei disinfettatori non « sia stata rilasciata la dichiarazione dell'avvenuta disinfezione » (Regolamento citato, parag. 11).

Tali disposizioni debbono applicarsi anche rispetto ai locali dei Caffè-Ristoranti, Chioschi di rivendite di generi alimentari e simili, e a quegli altri locali frequenttati dal pubblico e che sieno eventualmente in consegna ad altro Servizio.

Le disinfezioni stesse devono essere eseguite a cura del Servizio Veicoli a mezzo delle apposite Squadre disinfettatori e le relative spese saranno messe a carico degli esercenti.

In questi casi la iniziativa spetta al Capo Stazione o Capo Fermata, e nei congrui casi al Rappresentante dell'Esercizio della Navigazione.

Per la richiesta della Squadra dei disinfettatori e per la compilazione dei verbali valgono le stesse disposizioni, di cui al capitolo precedente per le carrozze, avvertendo però che nella richiesta si dovrà indicare l'uso ordinario dei locali da disinfettarsi (sala di aspetto e relativa classe, atrio, ecc.) e approssimativamente la rispettiva superficie dei pavimenti e cubatura. Per i verbali della eseguita disinfezione, si dovrà far uso di apposito modulo (Allegato *A*).

Art. 20.

Altri locali.

Quando si avesse motivo di ritenere infetto qualche locale ferroviario, come Ufficio, Dormitorio, Officina, Squadra Rialzo, Deposito, Alloggio, Case Cantoniere, Case dei Ferrovieri, ecc., non compresi fra quelli, di cui al capitolo precedente, il Dirigente locale del Servizio, dal quale dipendono gli agenti, che occupano gli ambienti ritenuti infetti, ne darà avviso al *Medico di Riparto.* Questi, se riterrà necessaria la disinfezione, richiederà direttamente la Squadra e controfirmerà, a disinfezione ultimata, il relativo verbale, rendendo quindi di tutto avvisato il proprio Ufficio Sanitario.

La disinfezione dei locali abitati da un individuo affetto da tubercolosi polmonare, dovrà essere fatta dopo che questi siano rimasti vuoti o per cambiamento d'alloggio o per decesso dell'infermo.

Art. 21.

Disinfezioni straordinarie speciali.

La Divisione di Movimento, da cui dipende la Stazione, che dovrà mettere in partenza il treno per uno dei trasporti considerati nella ultima parte dell'art. 4, ne informerà il proprio Ufficio Sanitario agli effetti dell'eventuale vigilanza dei viaggiatori e per quei provvedimenti che ritenesse del caso, nonchè per il parere sull'opportunità di praticare la disinfezione straordinaria delle carrozze.

Ove poi il percorso del treno dovesse interessare più Divisioni, sarà cura della Divisione di Movimento, in cui ha avuto principio la corsa del treno, di comunicare a quella ove la corsa ha termine (nonchè alle Divisioni, nelle cui Stazioni si dovessero eventualmente staccare vetture dal treno stesso) il parere emesso dal proprio Ufficio Sanitario, perchè esse abbiano ad uniformarvisi, seguendo nei casi positivi le norme stabilite dagli articoli 17 e 18.

Qualora il provvedimento sanitario consigliato dovesse assumere carattere continuativo, la Divisione di Movimento ne informerà il proprio Servizio per le ulteriori disposizioni, da prendersi d'accordo coi vari Servizi interessati.

CAPITOLO VI.

Norme speciali per i piroscafi della navigazione dello Stato e per i Ferry-boats.

Art. 22.

Disinfezione ordinaria dei Piroscafi e dei Ferry-boats.

Indipendentemente dalle disinfezioni e visite ordinate dalle Autorità Marittime, i Piroscafi ed i Ferry-boats dovranno essere disinfettati, in occasione della loro immissione in bacino, a cura dell'Esercizio Navigazione e con le norme e istruzioni tecniche, di cui al comma 2 dell'art. 1 delle presenti norme.

Art. 23.

Disinfezione straordinaria.

Le disinfezioni straordinarie, che si ritengano utili, o necessarie, per l'avvenuto trasporto di passeggeri, che addimostrino di essere affetti da malattia infettiva contaggiosa, nei casi nei quali non intervenga l'Autorità Marittima, il Comandante disporrà che siano praticate coi mezzi e con l'apposito personale di bordo.

Le suddette disinfezioni per i Ferry-boats a richiesta del Comandante, saranno invece praticate dalla Squadra di disinfezione più prossima alla sede di approdo, seguendo le stesse norme in uso per le carrozze.

Qualora poi le dette disinfezioni dovessero essere eseguite sotto la direzione dei Sanitari dell'Amministrazione, il Comando di bordo dovrà mettere a loro disposizione il disinfettatore di bordo, unitamente ad altre persone dell'equipaggio, che fossero richieste per la esecuzione del lavoro.

Art. 24.

Verbali di disinfezione.

Per le disinfezioni eseguite dalla nostra Amministrazione, tanto sui Piroscafi che sui Ferry-boats devono essere redatti, con le solite norme, circostanziati verbali firmati dal Capo Squadra disinfettatori responsabile e contrafirmato dal Comandante, che ne dovrà fare cenno nel Rapporto Nautico Amministritativo.

Art. 25.

Imbarco ammalati.

I Comandanti di bordo, previ accordi con l'Autorità Sanitaria Marittima locale, potranno rifiutare l'imbarco di individui ammalati, o convalescenti di lunga e grave malattia (articoli 87 e 88 del Codice per la Marina Mercantile).

Art. 26.

Malati sospetti lungo il viaggio.

Se durante la traversata a qualche passeggero si manifestassero sintomi di malattia sospetta, il Comando di bordo dovrà isolarlo, usando tutte le precauzioni del caso.

Art. 27.

Obblighi dei Comandanti.

I Comandanti, nel presentare all'Autorità di porto il costituto, dovranno attenersi a quanto dispone il Regolamento per la Sanità Marittima approvato con Regio Decreto 29 settembre 1895, N. 636, e facilitare con ogni mezzo il compito dell'Autorità Sanitaria Marittima.

Il Comando di bordo sarà responsabile del materiale disinfettante e degli apparecchi che saranno assegnati in dotazione ad ogni Piroscafo.

CAPITOLO VII.

Disinfezione straordinaria dei veicoli appartenenti ad altre amministrazioni.

Art. 28.

Carrozze di altre Amministrazioni ferroviarie.

I veicoli appartenenti ad altre Amministrazioni ferroviarie, i quali si trovino a prestare servizio sulla rete delle Ferrovie dello Stato, devono essere alla occorrenza sottoposti alla disinfezione straordinaria colle stesse norme stabilite per le nostre carrozze.

In questo caso una copia del verbale di disinfezione dovrà essere inviata al Servizio Movimento - Ufficio Materiale - (Sezione Noli).

Art. 29.

Veicoli Postali.

I veicoli postali di proprietà del Ministero delle Poste e Telegrafi non saranno sottoposti alla disinfezione ordinaria, salvo richiesta della Amministrazione Postale; nei riguardi delle disinfezioni straordinarie saranno invece trattati come i veicoli appartenenti alle Ferrovie dello Stato.

Le spese incontrate per la disinfezione dei veicoli appartenenti alle Amministrazione Postale e di quelli di proprietà delle Ferrovie dello Stato, pei quali spetta all'Amministrazione Postale l'esecuzione dei lavori di pulizia ordinaria degli ambienti interni, verranno portate a debito del Ministero delle Poste e Telegrafi.

Art. 30.

Veicoli Cellulari.

Le carrozze per trasporto dei detenuti, dette *Cellulari*, agli effetti della disinfezione ordinaria e straordinaria sono da considerarsi come veicoli delle Ferrovie dello Stato.

Art. 31.

Veicoli della C. I. Wagons Lits.

Per la disinfezione *straordinaria* dei veicoli della C. I. Wagons lits, che comunque si trovino sulla rete delle Ferrovie dello Stato, e per la disinfezione *ordinaria* di quelli, che vi prestano ordinariamente servizio, valgono le stesse norme prescritte pei veicoli della nostra Amministrazione.

Per regolare i lavori di disinfezione ordinaria la C. I. W. L. prenderà gli opportuni accordi col Servizio Veicoli.

I lavori di disinfezione straordinaria saranno di regola eseguiti dal personale **F. S.**

Qualora la detta Compagnia volesse eseguire col proprio personale e coi propri mezzi le disinfezioni straordinarie stabilite dalle vigenti norme, dovrà prendere subito i relativi accordi col Capo della Stazione, ove la carrozza è giacente in attesa della disinfezione.

In tal caso le disinfezioni saranno sempre praticate sotto la sorveglianza di un agente della nostra Amministrazione autorizzato alla firma dei relativi verbali.

In dipendenza di ciò il Capo Stazione, secondo i casi, richiederà o l'intera Squadra dei disinfettatori, o soltanto l'agente incaricato della sorveglianza della disinfezione.

Per queste disinfezioni verranno compilati i prescritti verbali da firmarsi anche dal Capo Stazione; avvertendo che, dietro richiesta della Compagnia, potrà essere consegnato alla medesima uno dei detti verbali firmati in originale.

Tutte le prestazioni fatte dal personale F. S., tanto per le disinfezioni ordinarie e straordinarie, quanto per la loro sorveglianza, saranno addebitate alla C. I. Wagons lits a piè di lista.

CAPITOLO VIII.

Squadre mobili di disinfezione.

Art. 32.

Istituzione delle squadre di disinfezione.

Per l'esecuzione dei lavori di disinfezione straordinaria delle carrozze e dei Ferry-boats e di quella ordinaria e starordinaria dei locali ferroviari, sono istituite apposite Squadre di disinfezione aventi sede e giurisdizione nelle località rispettivamente indicate nell'elenco allegato *D*.

Per la disinfezione delle cabine dei piroscafi verrà istituita apposita Squadra su di ogni piroscafo.

Art. 33.

Personale delle Squadre.

Le Squadre per la disinfezione delle carrozze e dei locali saranno composte da agenti del Servizio Veicoli, alla dipendenza del Capo Tecnico, Capo Verificatore, e Capo Deposito locale.

Il Capo della Squadra avrà la responsabilità diretta dei lavori, e sarà autorizzato a firmare i verbali di disinfezione.

Le Squadre di disinfezione dei piroscafi saranno composte con personale di bordo alla dipendenza del rispettivo Comandante.

Art. 34.

Personale di sussidio alle Squadre.

« Il personale di semplice manovalanza, in aiuto a quello della « Squadra, verrà fornito — a seconda del bisogno — dal Servizio, « al quale è affidata la pulizia ordinaria dei veicoli, o da quello, « che ha in consegna i locali da disinfettarsi ». (Regolamento citato, paragrafo 13).

Art. 35.

Istruzioni del personale addetto alle disinfezioni.

Il personale delle Squadre di disinfezione dovrà convenientemente essere istruito nella tecnica delle disinfezioni per cura del personale di dirigenza delle Squadre di Rialzo o dell'Ufficiale di bordo all'uopo designato dal proprio Comandante.

Gli agenti incaricati di funzionare da Capo-Squadra verranno però sottoposti ad un esame di abilitazione per cura di un Rappresentante del Servizio Sanitario e di un Funzionario della Divisione Veicoli, dalla quale dipende l'agente.

Dell'ottenuta abilitazione dovrà essere presa nota nel foglio matricolare.

I dirigenti delle Squadre di Rialzo, e gli Ufficiali di bordo designati dai Comandanti dei Piroscafi a dirigere i lavori di pulizia e di manutenzione ordinaria del bastimento, verranno istruiti mediante corsi speciali da tenersi per cura del Servizio Sanitario, d'accordo col Servizio Veicoli e coll'Esercizio Navigazione.

Al termine di ciascun corso saranno sottoposti ad un esame da una Commissione composta da uno degl'insegnanti, da un Funzionario del Servizio rispettivamente interessato e presieduta da un Rappresentante del Servizio Centrale Sanitario.

Dell'esito dell'esame verrà fatta annotazione sul foglio matricolare.

Art. 36.

Tecnica delle disinfezioni.

Le speciali istruzioni per la tecnica delle disinfezioni ordinaria e straordinaria verranno date dal Servizio Sanitario d'accordo coi Servizi interessati.

Art. 37.

Trasporto degli attrezzi e delle materie di consumo per le Squadre di disinfezione.

Il trasporto degli attrezzi e delle materie di consumo per le Squadre di disinfezione, accompagnato da agenti componenti la squadra, dovrà di massima esser fatto nei bagaglini dei treni merci, o viaggiatori, omnibus ed accelerati, senza che occorrano documenti di spedizione, analogamente a quanto è prescritto per gli attrezzi degli operai verificatori ecc. (paragrafo 64 delle norme d'applicazione per la concessione delle carte di libera circolazione allegate all'Ordine di Servizio 87-1911).

Solo eccezionalmente e nei casi di massima urgenza, dietro richiesta del Capo Squadra, o di chi per esso, il trasporto potrà essere fatto nei treni diretti, evitando in ogni modo il trasporto dei macchinari e colli pesanti di difficile carico e scarico e delle damigiane e recipienti di vetro contenenti materie corrosive o di odore penetrante, che possano presentare pericolo di danneggiamento dei bagagli e delle altre merci.

Nel trasporto del materiale in parola si avrà cura di evitare, per quanto è possibile, la necessità di trasbordi.

Il personale di Stazione dovrà prestare sempre mano per coadiuvare la Squadra nello scarico.

Art. 38.

Materiale di disinfezione in consegna alle Squadre e ai Piroscafi della Navigazione dello Stato.

Ogni Squadra dovrà tenere sempre in ordine gli attrezzi ed il materiale di disinfezione, d'inventario e di consumo, di suo dotazione e presentarli ad ogni richiesta degli incaricati delle relative verifiche.

L'elenco particolareggiato del suddetto materiale sarà allegato alle istruzioni tecniche sulle disinfezioni.

Gli attrezzi e il materiale di disinfezione, assegnati ai Piroscafi dello Stato, saranno presi in regolare consegna dai rispettivi Comandanti, i quali dovranno tenerli sempre al corrente e presentarli alle relative verifiche, come si è detto per le Squadre di disinfezione.

Art. 39.

Rifornimento del materiale di consumo occorrente alle Squadre di disinfezione.

Per il rifornimento delle Squadre di disinfezione il Servizio Approvigionamenti istituirà presso i Magazzini indicati nell'elenco allegato (E) una scorta di materie di consumo in quantità non

inferiore ai presumibili bisogni di 3 mesi, in relazione ai fabbisogni, che gli verranno comunicati dal Servizio Veicoli e dall'Esercizio Navigazione, previ gli opportuni accordi col Servizio Centrale Sanitario, specialmente per quanto riguarda la qualità dei disinfettanti.

La fornitura dei disinfettanti, considerati nelle Istruzioni Tecniche, dovrà essere effettuata direttamente dai Magazzini dietro regolare richiesta delle Squadre di disinfezione, senza che occorra alcun *visto* speciale.

I Magazzini dovranno curare che la scorta rispettivamente a loro assegnata non venga mai a rendersi inferiore alla prescritta; forniranno quindi regolarmente le situazioni occorrenti al Servizio Centrale Approvigionamenti, per modo che questo possa provvedere in tempo debito al reintegro delle scorte suddette.

Art. 40.

Rifornimento degli attrezzi ed oggetti di ricambio per le Squadre di disinfezione.

Gli attrezzi e gli oggetti di ricambio, d'inventario, occorrenti alle Squadre di disinfezione, verranno concentrati nel Magazzino Approvigionamenti di Roma Trastevere, al quale dovranno essere inviate le relative richieste.

Art. 41.

Verifiche periodiche alle Squadre e al materiale di disinfezione.

Indipendentemente dalle verifiche da eseguirsi dai Funzionari dei Servizi, dai quali dipendono le Squadre di disinfezione e i Magazzini, il Servizio Sanitario a mezzo dei propri Funzionari

provvederà perchè siano periodicamente accertate nelle varie sedi la esistenza al completo delle Squadre di disinfezione, e le buone condizioni del materiale in dotazione delle Squadre medesime. Analoga verifica il Servizio Sanitario dovrà praticare ai Magazzini, sia per le scorte delle materie di consumo, sia per quella degli attrezzi ed oggetti di ricambio. Del risultato delle verifiche suddette il Servizio Centrale Sanitario darà comunicazione ai Servizi interessati.

FERROVIE DELLO STATO

DIREZIONE GENERALE

SERVIZIO VEICOLI

MOD. **L-63.**

(Art. 18 delle Norme d'applicazione del Regolamento per la disinfezione dei veicoli e dei locali ferroviari).

Squadra di disinfezione

N. (progressivo) di .... (1)

Verbale di dichiarazione dell'avvenuta disinfezione .... (2) dei locali ferroviari (*serve anche per le cabine dei Ferry-boats*).

In seguito a richiesta fatta dal .... (3) *con* .... (4) *in data* .... *la Squadra di disinfezione di* .... (1) *si è recata alla Stazione di* .... *il giorno* .... *ed ha ultimata il giorno* .... *la disinfezione* .... (2) *dei locali descritti nell'unito specchietto.*

(5) ....

....

Ciò premesso, il sottoscritto dichiara che i lavori di disinfezione furono eseguiti secondo le norme prescritte dal Regolamento per la disinfezione dei veicoli e locali ferroviari, pubblicato con Bollettino N. 29-1911 con Ordine di Servizio N. 216, ed in conformità delle istruzioni vigenti in materia; per modo che a partire dal giorno .... *i locali indicati nell'unito specchietto possono essere riapert all'uso pel quale sono destinati.*

Visto: **Il** .... (6)

Il Capo della Squadra di disinfezione

Visto e ritirata copia: **Il** .... (7)

........., *li*

---

(1) Località di residenza della Squadra.
(2) Ordinaria o straordinaria.
(3) Qualifica e residenza di chi ha fatta richiesta della Squadra.
(4) Telegramma o lettera.
(5) Per le disinfezioni ***ordinarie*** indicare se i locali vennero disinfettati come da programma prestabilito, od in seguito ad ordini speciali o per quali altri motivi. Per le disinfezioni ***straordinarie*** specificare il genere di malattia contagiosa, accertata o sospetta, che ha dato ragione di ritenere i locali infetti.
(6) Firma del Sanitario (Ispettore o Medico di Riparto) obbligatoria nel caso di disinfezione ordinata dal medesimo.
(7) Qualifica e firma del Capo Stazione o Capo Fermata o del Rappresentante dell'Esercizio Navigazione.

Quadro **A**.

Descrizione dei locali disinfettati.

Num. d'ordine	Specificazione del locale e indicazione del fabbricato cui appartiene o del ferry-boat	Dimensioni dei locali		Descrizione sommaria arredamenti, mobili, ecc. disinfettati	Genere di disinfezione eseguita e annotazioni diverse (8)
		superficie del pavimento mq.	cubatura mc.		

(8) Indicare sommariamente il genere di disinfezione eseguita, specificando se è stata praticata la pulizia *meccanica degli addobbi.*

Quadro **B**.

Stato di presenza degli agenti componenti la Squadra.

Num. d'ordine	Agenti disinfettatori, compresi gli agenti avventizi di sussidio o di manovalanza			Durata effettiva della disinfezione				Durata complessiva in ore della disinfezione	*Annotazioni* (9)
				dal		al			
	Matricola	Cognome e Nome	Qualifica	Data	Ore	Data	Ore		

(9) Indicare se appartenente alla Squadra, se in sussidio alla medesima e per quali lavori, o se addetto a semplici lavori di manovalanza.

Visto: *Il* (6)

Il Capo della Squadra di disinfezione

Visto e ritirato copia: *Il* (7)

Allegato **B.**

Mod. **L-64.**

(Art. 8, 20, 21 delle Norme d'applicazione per la disinfezione dei veicoli e dei locali ferroviari.)

FERROVIE DELLO STATO

DIREZIONE GENERALE

SERVIZIO VEICOLI

N. .... *(progressivo)*

Squadra di disinfezione

di .... (1)

VERBALE di dichiarazione dell'avvenuta disinfezione straordinaria dei VEICOLI FERROVIARI

In seguito a richiesta fatta dal .... (2) *con* .... (3) *in data* .... *la Squadra di disinfezione di* .... (1) *si è recata alla Stazione di* .... *il giorno* .... *ed ha ultimata il giorno* .... *la disinfezione straordinaria dei compartimenti dei veicoli descritti nell'unito specchietto.*

(4) ....

....

Ciò premesso, il sottoscritto dichiara che i lavori di disinfezione furono eseguiti secondo le Norme prescritte dal Regolamento per la disinfezione dei veicoli e locali ferroviari, pubblicato nel Bollettino N. 29-1911 con Ordine di Servizio N. 216, ed in conformità delle istruzioni vigenti in materia; per modo che a partire dal giorno .... *i veicoli indicati nell'unito specchietto possono essere rimessi in circolazione.*

Il Capo della Squadra di disinfezione

....

Visto e ritirata copia: **Il Capo stazione**

....

.... *li* ....

---

(1) Località di residenza della Squadra.
(2) Qualifica e residenza di chi ha fatta richiesta della Squadra.

Quadro **A.**

Descrizione degli ambienti disinfettati.

N. d'ordine	Marche dei veicoli			Ambienti disinfettati								Genere di disinfezione eseguita e Annotazioni diverse (5)
				Compartimenti						Altri ambienti		
	Sigla dell'Amm. proprietaria	Serie	Numero di servizio	da 1 a 10 posti	da 11 a 20 posti	da 20 posti in più	Corridoi	Ritirate	Garette	Uso dell'ambiente	Cubatura mc.	

(5) Specificare se venne eseguita la pulitura meccanica degli addobbi.

Quadro **B.**

Stato di presenza degli agenti componenti la Squadra.

Num. d'ordine	Agenti disinfettatori, compresi gli agenti avventizi di sussidio o di manovalanza			Durata effettiva della disinfezione				Durata complessiva in ore della disinfezione	*Annotazioni* (6)
				dal		al			
	Matricola	Cognome e Nome	Qualifica	Data	Ore	Data	Ore		

(6) Indicare se appartenente alla Squadra, se in sussidio alla medesima e per quali lavori, o se addetto a semplici lavori di manovalanza.

Il Capo della Squadra di disinfezione

Visto e ritirato copia: *Il Capo Stazione*

Allegato **C.**

FORMULARI DI TELEGRAMMI

per la chiamata della Squadra di disinfezione

a) **per le Carrozze:**

Squadra disinfezione .... (1)

Occorre disinfettare (2) *compartimenti carrozza* .... (3)

Capo stazione ....

b) **per i Locali:**

Squadra disinfezione .... (1)

Occorre disinfettare .... (4) *metri cubi* (5) *con mobili* *ricoperti di stoffa* (6).

Capo stazione ....

FORMULARIO DEL TELEGRAMMA

per avvisare l'Ufficio Sanitario della chiamata della Squadra di disinfezione

Ufficio Sanitario di

Con telegramma odierno richiesta Squadra per disinfezione (7) *ove ha* (8) *person* (9) *di*

Capo stazione

(1) Località, sede della Squadra di disinfezione.
(2) Indicare il numero dei compartimenti.
(3) Indicare la serie ed il numero di servizio della carrozza.
(4) Denominare i locali: sala di 1ª classe, corridoio, ristorante, ecc.
(5) Indicare la cubatura di ciascun locale da disinfettarsi (lunghezza larghezza altezza).
(6) Quando nel locale da disinfettarsi vi sono mobili ricoperti di stoffa, è indispensabile dirlo sul telegramma, affinché la Squadra abbia norma nel munirsi degli attrezzi necessari.
(7) Indicare la serie e il numero di servizio delle carrozze o denominare i locali.
(8) Viaggiato o sostato.
(9) Affetto, oppure sospetto affetto.
(10) Nome della malattia.

Allegato **D.**

Zone d'azione delle squadre di disinfezione.

SQUADRE	LINEE
Torino	Torino-Chivasso-Aosta Chivasso-Casale (e) Torino-Asti (e) Trofarello-Chieri Torino-Carmagnola-Brà-Bastia-Ceva-S. Giuseppe (e) Ceva-Ormea Bastia-Mondovì-Cuneo Carmagnola-Cavallermaggiore-Savigliano-Cuneo Moretta-Cavallermaggiore-Brà Saluzzo-Savigliano Airasca-Moretta-Saluzzo-Cuneo-Vievola Trofarello-Airasca-Torre Pellice Bricherasio-Barge Torino-Modane Bussoleno-Susa Busca-Dronero
Novara	Novara-Vercelli-Santhià-Chivasso (e) Novara-Romagnano-Varallo Novara-Borgomanero-Domodossola-Iselle Oleggio-Arona-Domodossola Santià-Romagnano-Borgomanero-Arona-Sesto Calende Novara-Vignale-Oleggio-Sesto Calende-Laveno-Luino

SQUADRE	LINEE
Segue **Novara**	Novara-Rho (*e*) Novara-Mortara (*e*)
Alessandria	Alessandria-Cantalupo-Acqui (*e*) Cantalupo-Nizza (*e*)-Castagnole-Brà (*e*) Alessandria-Asti-Castagnole Alessandria-Casale-Vercelli (*e*) Asti-Casale Alessandria-Mortara Casale-Mortara Mortara-Vercelli (*e*) Mortara-Pavia (*e*) Torreberretti-Cava Manara (*e*) Alessandria-Tortona (*e*) Alessandria-Novi (*e*) Asti-Chivasso (*e*)
Genova	Genova-Spezia-Vezzano-S. Stefano (*e*)-Parma (*e*) Genova-Ronco-Novi-Tortona-Voghera-Bressana-Cava Manara-Pavia-Casalpusterlengo (*c*) Genova-Acqui-Nizza-Asti (*e*) Genova-Savona Savona-S. Giuseppe-Acqui Ovada-Alessandria (*e*)
Ventimiglia	Ventimiglia-Savona (*e*)

SQUADRE	LINEE
Milano	Milano-Rho-Gallarate-Sesto Calende (e) Gallarate-Laveno (e) Gallarate-Varese Milano-Monza-Seregno-Albate-Chiasso Albate-Lecco Seregno-Usmate-Ponte S. Pietro Monza-Usmate-Calolzio Colico-Sondrio Chiavenna-Colico-Lecco-Calolzio-Ponte San Pietro-Bergamo (e) Milano-Treviglio (e) Milano-Casalpusterlengo (e) Rogoredo-Pavia (e) Milano-Mortara (e)
Piacenza	Piacenza-Voghera (e) Broni-Bressana (e) Piacenza-Codogno-Casalpusterlengo Codogno-Cremona-Piadena (e) Piacenza-Parma Cremona-Borgo S. Donnino
Brescia	Brescia-Desenzano (e) Brescia-Piadena Piadena-Parma (e) Piadena-Mantova (e) S. Zeno-Olmeneta-Cremona (e)

SQUADRE	LINEE
Segue **Brescia**	Olmeneta-Treviglio Brescia-Treviglio Treviglio-Bergamo Rovato-Bergamo Palazzuolo-Paratico
Verona	Verona-Desenzano Verona-Ala Verona-Vicenza-Padova (*e*) Vicenza-Cittadella Vicenza-Schio Cittadella-Bassano (*e*) Dossobuono-Cerea-Legnago-Rovigo (*e*) Legnago-Monselice (*e*) Mantova-Cerea Verona-Mantova-Modena (*e*)
Venezia	Mestre-Bassano-Primolano Venezia-Padova-Monselice-Rovigo-Ferrara (*e*) Rovigo-Chioggia Padova-Cittadella (*e*) Cittadella (*e*)-Treviso-Motta di Livenza Mestre-Treviso-Conegliano Treviso-Belluno-Longarone Mestre-Portogruaro (*e*) Campo S. Pietro-Montebelluna

SQUADRE	LINEE
Udine	Udine-Cormons Udine-Casarsa-Conegliano (*e*) Udine-Pontebba Portogruaro-Casarsa-Pinzano
Bologna	Bologna-Bagni Porretta Bologna-Modena-Parma (*e*) Bologna-Ostiglia-Nogara (*e*) Bologna-Ferrara Bologna-Rimini (*e*) Faenza-Borgo S. Lorenzo (*e*) Castelbolognese-Lugo-Lavezzola (*e*) Lugo-Ravenna (*e*)
Firenze	Firenze-Pistoia-B. Porretta (*e*) Firenze-Borgo S. Lorenzo Firenze-Terontola-Chiusi-Attigliano (*e*) Firenze-Napoli-Siena-Asciano-Chiusi Asciano-Montepescali (*e*)
Pisa	Pisa-Viareggio-Avenza-Sarzana-Vezzano (*e*) Sarzana-S. Stefano-Parma (*e*) Avenza-Carrara Viareggio-Lucca-Pistoia (*e*) Pisa-Lucca Pisa-Empoli (*e*) Pisa-Colle Salvetti-Vada (*e*)

SQUADRE	LINEE
Livorno	Livorno-Pisa (*e*) Livorno-Colle Salvetti (*e*) Livorno-Vada-Cecina-Campiglia M.-Follonica-Montepescali-Civitavecchia (*e*) Cecina-Volterra Saline-Volterra Città Campiglia-Piombino
Ancona	Ancona - Falconara - Rimini - Ravenna - Lavezzola - Ferrara (*e*) Falconara-Albacina-Fabriano-Urbino Ancona-Porto Civitanova-S. Benedetto del T. S. Benedetto del T.-Ascoli P. Albacina-Portocivitanova
Foligno	Foligno-Fabriano (*e*) Foligno-Terontola (*e*) Foligno-Terni-Orte (*e*)
Castellamare A.	Pescara-S. Benedetto T. (*e*) Giulianova-Teramo Pescara-Termoli-Campobasso (*e*) Pescara-Sulmona (*e*)
Roma	Roma-Orte-Attigliano-Viterbo Roma-Civitavecchia Palo-Ladispoli

SQUADRE	LINEE
Segue **Roma**	Pontegalera-Fiumicino Roma-Avezzano-Roccasecca Roma-Segni-Cassino Ciampino-Frascati Ciampino-Cecchina-Velletri-Segni Velletri-Terracina
Sulmona	Sulmona-Carpinone (*e*) Sulmona-Avezzano (*e*) Sulmona-Aquila-Terni (*e*)
Napoli	Napoli-Caserta-Sparanise-Caianello-Cassino (*e*) Sparanise-Gaeta Napoli-Cancello-Caserta-Benevento-Campobasso Caianello-Carpinone-Bivio Bosco Redole Benevento-Avellino (*e*) Cancello-Codola (*e*) Cancello-Torre Ann.-Gragnano Napoli-Torre. Ann.-Nocera (*e*)
Foggia	Foggia-Termoli (*e*) Foggia-Manfredonia Foggia-Barletta (*e*) Ofantino-Margherita di S. Cerignola-Cerignola C. Foggia-Cervaro-Rocchetta S. A.-Potenza (*e*)

SQUADRE	LINEE
Segue **Foggia**	Rocchetta S.A.-Spinazzola (*e*) Cervaro-Benevento (*e*) Foggia-Lucera
Salerno	Salerno-Nocera-Codola-Mercato S.S. Salerno-Mercato S.S.-Avellino-Rocchetta S.A. (*e*) Salerno-Potenza Sicignano-Lagonegro Battipaglia-Paola
Taranto	Taranto-Francavilla (*e*) Taranto-Sibari-Pietrafitta Metaponto-Potenza (*e*)
Bari	Bari-Barletta-Spinazzola Bari-Monopoli Bari-Gioia del Colle-Taranto (*e*) Gioia del Colle-Spinazzola
Lecce	Lecce-Brindisi-Monopoli (*e*) Lecce-Zollino-Otranto Brindisi-Francavilla F. Zollino-Nardò Gallipoli

SQUADRE	LINEE
Reggio C.	Reggio C.-Paola (*e*) S. Eufemia-Catanzaro. Reggio C.-Catanzaro-Sibari (*e*)
Messina	Messina-Cefalù-Termini I. (*e*) Messina-Catania (*e*)
Palermo	Palermo-Trapani Palermo-Termini I. Termini-Roccapalumba-Aragona Roccapalumba-S. Caterina X-Canicatti Porto Empedocle-Aragona-Canicatti-Licata (*e*) Castelvetrano-Partanna Castelvetrano-Selinunte Canicatti-Camastra
Catania	Catania-S. Caterina X. (*e*) Catania-Siracusa-Modica-Licata Valsavoia-Caltagirone Assoro-Valguarnera

Allegato E.

ELENCO dei Magazzini di Approvvigionamento dei piroscafi e delle Squadre di disinfezione e loro giurisdizione.

MAGAZZINI	SQUADRE o PIROSCAFI	
	Sede	Numero
Alessandria	Alessandria	1
Ancona	Ancona	2
	Foligno	1
	Castellammare Adriatico	1
Bologna	Bologna	2
Firenze	Firenze	2
Foggia	Foggia	1
Livorno	Pisa	1
	Livorno	1
Messina	Messina	1
	Catania	1
Milano	Milano	2
	Piacenza	1
	Brescia	1
Napoli	Napoli	2
	Salerno	1
Torre Annunziata	Reggio Calabria	1
Palermo	Palermo	1
Palermo Lolli	Piroscafi Sicilia	4
	Totale	27

MAGAZZINI	SQUADRE o PIROSCAFI	
	Sede	Numero
	Riporto . . .	27
Rivarolo Ligure	Genova.	2
	Ventimiglia	1
Roma Trastevere	Roma	2
	Sulmona	1
	Piroscafi Sardegna	3
Taranto	Lecce	1
	Bari.	1
	Taranto	1
Torino ex Economato. . .	Torino	2
	Novara.	1
Venezia	Venezia	2
Verona	Verona.	2
	Udine	1
	Totale	47

INDICE

CAPITOLO I.

CAPITOLO II.

CAPITOLO III.

CAPITOLO IV.

CAPITOLO V.

CAPITOLO VI.

CAPITOLO VII.

CAPITOLO VIII.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 395-1912.*

SOCIETÀ PER LE FERROVIE ADRIATICO-APPENNINO

Sede in Milano

Ferrovia Adriatico-Sangritana

Linea Ortona - S. Vito - Castel di Sangro

DIREZIONE D'ESERCIZIO: LANCIANO

Esercizio del tronco ORTONA - GUARDIAGRELE

STAZIONI	Tronco cui appartengono	Servizi cui sono abilitate					Distanze dalla stazione di scambio di Ortona
		G.V.	P.V.A.	P.V.O.	Veicoli	Trasporti a domicilio	
Ortona Città . . .	**Ortona-Guardiagrele**	G	A	P	V	—	3
Caldari (fermata). .		G	A	P	V	—	10
Trecchio.		G	A	P	V	—	16
Arielli.		G	A	P	V	—	18
Orsogna.		G	A	P	V	—	25
Filetto (fermata). .		G	A	P	V	—	27
Guardiagrele . .		G	A	P	V	—	29

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza;

a) i feretri;

b) il bestiame;

c) le merci di lunghezza superiore a 14 metri o richiedenti l'impiego di carri accoppiati di portata complessiva superiore alle 20 tonnellate;

d) le merci di peso indivisibile superiore alle 5 tonnellate;

DECRETO *del Presidente del Consiglio dei Ministri che approva il regolamento della Commissione consultiva per gli approvvigionamenti dello Stato.*

Il Presidente del Consiglio dei Ministri

Visto l'articolo 6 del R. decreto 18 gennaio 1912, N. 56;

Sentito il Ministro Segretario di Stato per gli affari del Tesoro;

Veduto lo schema di regolamento deliberato dalla Commissione consultiva per gli approvvigionamenti dello Stato nella seduta del 29 ottobre 1912;

DECRETA:

E' approvato il regolamento della Commissione consultiva per gli approvvigionamenti dello Stato, istituita con R. decreto 18 gennaio 1912, N. 56, giusta il testo deliberato dalla Commissione stessa in adunanza del 29 ottobre 1912.

Roma, addì 15 novembre 1912.

Il Presidente del Consiglio

GIOLITTI.

REGOLAMENTO

Art. 1.

La Commissione Consultiva per gli Approvvigionamenti dello Stato, istituita con R. Decreto del 18 gennaio 1912 N. 56, è posta alla diretta dipendenza del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Art. 2.

La Commissione si aduna sopra invito del Presidente per determinazione di questo o sopra domanda motivata di almeno due dei componenti la Commissione.

L'invito ad intervenire alle Sedute, con l'elenco degli argomenti da trattare, è fatto dal Presidente e trasmesso ai singoli Membri della Commissione almeno cinque giorni prima della seduta; questo termine potrà essere ridotto a 24 ore in casi di urgenza.

Art. 3.

Per lo studio preliminare di speciali affari possono essere nominate dal Presidente direttamente o dalla Commissione delle Sotto-Commissioni apposite.

Potrà anche essere delegato lo studio di speciali affari ad un solo Relatore, sia per deliberazione della Commissione, sia per determinazione del Presidente.

Art. 4.

Per la validità delle adunanze della Commissione è necessario l'intervento della maggioranza dei Membri.

Le deliberazioni sono adottate a maggioranza assoluta dei presenti.

A parità di voti ha preponderanza quello del Presidente.

Art. 5.

I processi verbali delle adunanze sono stesi da uno dei Segretari e sono firmati dal Presidente e dal Segretario stesso.

I verbali debbono contenere i nomi degli intervenuti, l'ordine del giorno, il resoconto sommario delle discussioni, il risultato delle votazioni e le eventuali motivazioni di voto.

Nei verbali sono inseriti i pareri adottati e sono allegati, in originale od in copia autenticata dal Presidente, tutti i documenti, domande, memorie, etc. eventualmente presentati.

Art. 6.

Il Presidente rappresenta la Commissione in tutte le esplicazioni del mandato ad essa conferito; convoca la Commissione, ne presiede le adunanze, provvede per l'esecuzione delle deliberazioni, dirige e firma la corrispondenza e prende nei casi d'urgenza tutti i provvedimenti necessári in dipendenza delle attribuzioni della Commissione, informandone la Commissione stessa alla prima riunione.

Per l'esercizio delle sue funzioni egli risiede presso la Sede della Commissione.

Art. 7.

In caso di assenza o di impedimento del Presidente, ne esercita le funzioni con le stesse facoltà il Vice Presidente, od il Membro più anziano.

Art. 8.

La Commssione corrisponde direttamente con le varie Amministrazioni dello Stato, con le Rappresentanze Diplomatiche e Consolari, con i Funzionari dello Stato in servizio all'Estero, con le Deputazioni Provinciali, con i Municipi, con le Camere di Commercio ed altri Enti locali per tutto quanto può avere attinenza con gli incarichi affidatile.

In casi speciali potrà richiedere l'intervento alle sue riunioni di altri Funzionari dello Stato per ragguagli su questioni importanti, rivolgendosi all'uopo ai Capi delle Amministrazioni, dalle quali i Funzionari stessi dipendono.

Art. 9.

La Commissione potrà eseguire direttamente o per mezzo di Uffici governativi, indagini ed accertamenti sullo stato delle Industrie nei territori del Regno, anche per essere così in grado di suggerire, nei limiti del proprio mandato, alle Amministrazioni Governative Centrali quanto possa giovare alla protezione ed allo sviluppo delle Industrie stesse.

Analoghe indagini potrà eseguire all'Estero, rivolgendosi alle Rappresentanze Diplomatiche e Consolari ed ai Funzionari dello Stato in servizio all'Estero, od anche direttamente, ma in questo caso previa l'autorizzazione di S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri.

Ove ravvisasse l'opportunità che siano inviati in missione Funzionari di pubbliche Amministrazioni, dovrà ottenere il consenso delle Amministrazioni, alle quali essi appartengono, e nel caso di missioni all'estero o nelle Colonie, anche quello di S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri.

Art. 10.

Qualora in base agli studi da essa direttamente compiuti od in seguito all'esame di proposte degli Industriali la Commissione ravvivasse l'opportunità di speciali provvidenze per promuovere lo sviluppo della produzione Italiana o per facilitare l'assorbimento di prodotti italiani da parte delle Amministrazioni dello Stato, segnalerà all'attenzione del Governo le risultanze dei suoi studi.

Art. 11.

Per seguire più da vicino il movimento dei mercati ed i bisogni dell'Industria Nazionale la Commissione manterrà diretti contatti con i vari rami dell'Industria, le cui produzioni rientrino nel fabbisogno generale delle Amministrazioni dello Stato.

Essa potrà quindi rivolgersi per schiarimenti, notizie ed informazioni oltre che alle Camere di Commercio, anche agli Industriali singoli, alle Associazioni Industriali, alle Cooperative di produzione e di lavoro, ai Sindacati ed in genere a tutti gli Enti, rappresentanti dell'Industria; ne assumerà in esame le proposte scritte e potrà pure sentirne le relazioni verbali.

Le domande e le proposte devono essere fatte in iscritto e dirette al Presidente.

Chiunque desideri essere udito *verbalmente* dalla Commissione circa argomenti che rientrino nelle attribuzioni della Commissione stessa, dovrà rivolgere analoga domanda al Presidente, il quale la sottoporrà alle deliberazioni della Commissione.

Art. 12.

L'Ufficio di Segreteria, sotto la guida del Presidente, redige i verbali delle sedute, prepara la corrispondenza, cura la tenuta dell'archivio, provvede alla raccolta ed al coordinamento dei dati di interesse della Commissione, ed a tutti in genere i lavori, le scritturazioni e le registrazioni necessarie.

Art. 13.

Il Presidente potrà affidare ai Segretari la firma della corrispondenza d'ordine o di quegli atti, che credesse di delegare ad essi in linea di massima o volta per volta.

In tutti questi casi i Segretari firmeranno « d'ordine del Presidente ».

Art. 14.

Alla fine di ogni anno finanziario la Commissione presenterà a S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri, una relazione nella quale sarà esposta nelle sue linee sommarie l'azione da essa svolta durante l'anno stesso.

Art. 15.

Il preventivo delle spese per il funzionamento della Commissione sarà deliberato dalla Commissione stessa, e presentato per l'approvazione al Presidente del Consiglio dei Ministri, che provvederà sentito il Ministro del Tesoro.

Tali spese faranno carico al bilancio del Ministero del Tesoro.

Art. 16.

La Commissione ha facoltà di sottoporre all'approvazione del Presidente del Consiglio dei Ministri le variazioni ed aggiunte, che in seguito alla esperienza giudicasse necessario di apportare al presente Regolamento.

Per la Commissione Consultiva

Il Presidente

G. Cassis.

Ordine di Servizio N. 389. (M. e C.).

Trasporto delle pellicole cinematografiche a bagaglio, coi treni diretti e direttissimi.

In via di esperimento, le pellicole per cinematografo, purchè in colli di peso non eccedente i Kg. 50 ciascuno, sono ammesse al trasporto come bagaglio con i treni diretti e direttissimi, quante volte lo speditore accetti di pagare la sopratassa del 50% sui prezzi della tariffa generale dei bagagli.

Le stazioni sono, quindi, autorizzate ad accettare i suddetti trasporti, a condizione, però, che non rieseano di incaglio al regolare svolgimento del servizio dei treni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 390. (M. e L.).

Attivazione del sistema di blocco fra le stazioni di Roma Termini (Tre Archi) e di Ciampino.

(Vedi Ordini di Servizio N. 172-1910, 11, 288 e 301-1912).

Dalle ore 11 del giorno 4 gennaio 1913 verrà attivato, fra le stazioni di Roma Termini (Tre Archi) e di Ciampino, l'esercizio col sistema di blocco Cardani-Servettaz nei due sensi di corsa dei treni:

I posti di blocco sono situati come segue:

Tre Archi - Cabina B . . .	Km. 1 + 612.00	Posto di blocco	N. 1
Doppio bivio Mandrione-Cabina	» 4 + 023.55	id.	» 2
Cabina	» 9 + 020.00	id.	» 3
Ciampino - Cabina A	» 13.714.00	id.	» 4

Nello schizzo allegato al presente ordine di servizio sono indicati i vari posti di blocco col loro numero rispettivo, i consensi che si scambiano fra loro i vari posti di manovra e di dirigenza, tutti i segnali che, a partire dalla data suddetta, saranno in funzione nel tratto Roma-Ciampino e le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

I segnali che nello schizzo non sono indicati come segnali d'avviso o non portano indicazione di categoria sono da considerarsi di 1ª categoria: i dischetti bassi, oltre che alle manovre, comandano anche ai treni.

Il presente Ordine di Servizio annulla quello N. 11-1912 e sostituisce, per quanto riguarda la posizione dei segnali di protezione del doppio Bivio Mandrione verso Napoli, quello N. 172-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 *e* 46 *del Compartimento di Roma.*

Ordine di Servizio N. 391. (C.).

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910)

Nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 106-1910 devesi aggiungere il nome della stazione di Cirò, la quale è stata fornita, a partire dal 10 dicembre 1912, degli abbonamenti speciali della serie XX, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per la intera rete con validità di un mese.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 392 (M.).

Servizio cumulativo fra la ferrovia Verona-Caprino-Garda e le ferrovie Nord Milano e Monza-Molteno.

A datare dal 15 dicembre 1912 viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., a P. V. Acc. e P. V. O., di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri fra le stazioni della ferrovia Verona-Caprino-Garda da una parte e quelle delle ferrovie Nord Milano e Monza-Molteno dall'altra, in quanto le une e le altre siano abilitate ai servizi medesimi.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, per l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, sopratasse ecc. valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Opportune aggiunte saranno da introdursi, in relazione a quanto sopra, nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le ferrovie secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 393. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra le Ferrovie dello Stato, la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde e la Società nazionale di servizi marittimi per il trasporto di merci dall'Italia alla Tripolitania e Cirenaica (Libia).

Col 1° gennaio 1913 andrà in vigore, in via di esperimento, un *servizio cumulativo ferroviario-marittimo* fra le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Reali Sarde, da una parte, e la Società Nazio-

nale di Servizi Marittimi, dall'altra, avente per iscopo il trasporto diretto delle merci dall'Italia ai principali scali marittimi della Tripolitania e Cirenaica (Libia), in transito per i porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Genova, Livorno, Messina, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Siracusa e Venezia.

Mentre si invitano le stazioni a prendere esatta conoscenza del volume delle « Condizioni e Tariffe » che viene distribuito in ordine a questo nuovo servizio, per essere in grado di fornire le informazioni e gli schiarimenti di cui venissero richieste dal commercio, e di assicurare il regolare e spedito svolgimento del servizio medesimo, si richiamano qui appresso le disposizioni più importanti, aggiungendo qualche norma particolare per la loro esatta applicazione.

I. Eseguimento e tassazione dei trasporti.

1° *Stazioni ferroviarie italiane e scali della Tripolitania e Cirenaica (Libia) ammessi al servizio.*

Sono ammessi al servizio:

a) le stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie Reali Sarde nominate nell'elenco Allegato N. 2 alle « Condizioni e Tariffe » (1);

b) gli scali marittimi di Tripoli d'Africa, Homs, Misurata, Bengasi, Derna e Tobruk.

Fino a nuovo avviso, però, l'accettazione dei trasporti in servizio cumulativo è ammessa per la sola destinazione di Tripoli.

(1) Nell'elenco Allegato n. 2 alle « Condizioni e Tariffe » deve essere aggiunto il nome della stazione di Spezia con le seguenti indicazioni:

—	—	—	—	—	—	—	—	96	48	97	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	339	113

Nell'elenco stesso deve essere esposto, di fianco all'indicazione delle stazioni di Assoro, Cerignola e Gallipoli, il segno †.

2° *Modo di trasporto ed inoltro delle merci.*

Il trasporto delle merci sulla percorrenza ferroviaria per il porto di transito più vicino alla stazione ferroviaria di partenza, oppure per quell'altro porto che il mittente, come gliene è fatta facoltà dall'art. 5 delle *Condizioni*, avesse indicato sul documento di trasporto quale punto di transito, avrà luogo esclusivamente *a piccola velocità*, con le stesse norme e con i treni stabiliti per i consimili trasporti in servizio interno.

Qualora le spedizioni pervenissero, per errore, ad un porto di transito diverso da quello più vicino alla stazione ferroviaria di partenza, oppure da quello che il mittente avesse prescritto sulla lettera di vettura, la stazione del porto di transito darà ugualmente corso alle spedizioni medesime, ferma restando, però, l'applicazione delle tasse in base all'istradamento ferroviario più breve od a quello chiesto dal mittente. La stazione del porto di transito dovrà segnalare tali erronei istradamenti sugli appositi Mod. CI-551, da inviarsi quindicinalmente al Controllo merci cumulativo internazionale di Torino.

3° *Documenti di trasporto.*

La lettera di vettura Mod. CI-143, instituita per il nuovo servizio cumulativo, consta di tre tagliandi. Il tagliando portante la indicazione « duplicato » deve essere rilasciato al mittente, col timbro a data della stazione di partenza; gli altri due tagliandi saranno inoltrati con la merce, senza che occorra compilare alcun foglio di via, fino alla stazione del porto di transito, la quale ne tratterrà uno per gli effetti contabili di cui al seguente punto 15 e consegnerà l'altro, insieme con la merce, alla Società Nazionale di Servizi Marittimi.

Le lettere di vettura devono contenere tutte le indicazioni richieste dallo stampato, comprese quelle relative al nome ed allo indirizzo del mittente e del destinatario, occorrendo che, specialmente queste ultime, siano fatte risultare chiare e precise quanto più è possibile, per evitare ritardi o disguidi nell'inoltro e nella riconsegna delle spedizioni e nel recapito degli eventuali avvisi o comunicazioni che dovessero essere dati alle parti.

Sul percorso ferroviario non sono ammesse spedizioni all'ordine. Per i trasporti, pertanto, per i quali il mittente domandasse l'emissione della polizza di carico *all'ordine*, le stazioni, nell'ammettere sul documento di trasporto la relativa domanda scritta, esigeranno che sul documento stesso sia indicata quale destinataria la Società Nazionale di Servizi Marittimi, la quale è incaricata della compilazione di detta polizza di carico.

Si fa, poi, presente che per le partite di merci, anche se dirette ad uno stesso destinatario, per il cui trasporto sulle linee ferroviarie occorra l'impiego di più vagoni, deve essere compilata una lettera di vettura per ogni vagone, ciascuno dei quali è da considerarsi, agli effetti dell'applicazione delle tasse, come formante una spedizione separata. L'eventuale rimanenza di partita non occupante un vagone sarà pure considerata come una spedizione a parte.

4° *Trasporti da stazioni ferroviarie non ammesse al servizio cumulativo.*

Le stazioni ferroviarie dello Stato, non ammesse al servizio cumulativo di cui trattasi, potranno accettare ugualmente, se abilitate al servizio della piccola velocità, spedizioni destinate agli scali marittimi indicati nel punto 1°, appoggiandole, pel ricarteggio, alla più vicina stazione ammessa al servizio diretto, computando sino a questa le tariffe ferroviarie interne competenti. Tali spedizioni devono essere accompagnate, oltrechè dalla ordinaria lettera di porto valevole per il tratto fra la stazione non ammessa e quella ammessa, anche dalla lettera di vettura, conforme al modello allegato N. 6 alle *Condizioni e Tariffe*, compilata dallo speditore, per l'ulteriore percorrenza, e dagli altri documenti necessari per compiere le formalità doganali, daziarie, di polizia e simili, occorrenti per dar corso alla nuova spedizione, comprese le dichiarazioni per le dogane e le dichiarazioni per le statistiche.

Il duplicato della lettera di vettura dovrà essere inviato al mittente per mezzo della stazione di originaria provenienza. Gli altri due tagliandi verranno inoltrati con la merce, allegando ad uno di essi, per la consegna al destinatario, il documento relativo alla spedizione originaria e tutti quegli altri che si riferissero alla nuova spedizione.

5° *Consegna delle merci ai transiti.*

La consegna delle merci a carro completo dalle Ferrovie dello Stato alla Società Nazionale di Servizi Marittimi avrà luogo direttamente sui carri ferroviari negli scali di Genova S. Limbania (Capannoni A. Doria), Livorno Marittima, Napoli Marittima (Capannone *B*), Reggio Calabria Porto, Messina Porto, Catania Porto, Siracusa Porto, Palermo Porto, Ancona Porto, Brindisi Porto e nella stazione di Bari.

La consegna delle merci in dettaglio si farà, invece, a magazzeno negli scali di Genova S. Limbania, Livorno Marittima, Napoli Marittima, Reggio Calabria Porto, Messina Porto, Siracusa Porto, Palermo Porto, Brindisi Porto, Ancona Porto e nella stazione di Bari, e si farà sui carri, come per le partite a carro completo, nello scalo di Catania Porto.

La consegna delle merci, tanto a carro completo quanto in dettaglio, sarà fatta a Venezia sotto paranco del piroscafo ormeggiato al molo dello scalo marittimo di S. Basilio.

6° *Termini per la consegna delle merci. — Tasse di sosta ai transiti.*

La consegna delle merci alla Società Nazionale avrà luogo nel giorno stabilito dall'itinerario per l'approdo dei piroscafi e non meno di 12 ore prima della partenza dei piroscafi medesimi.

Qualora la consegna non potesse effettuarsi nel giorno stabilito dall'itinerario, o, per l'attesa dell'itinerario stesso, la merce dovesse rimanere giacente più di sei giorni, dovranno essere applicate le tasse di sosta indicate nella tabella delle tasse accessorie, Allegato N. 3 alle « Condizioni e Tariffe ».

7° *Ricognizione dei trasporti.*

Lo scambio dei trasporti ai transiti si effettuerà mediante il riconoscimento in contraddittorio, fra gli agenti dell'Amministrazione Ferroviaria e quelli della Società di Navigazione, del numero, specie, condizione e peso di ciascun collo di merce in confronto delle indicazioni portate dai documenti di trasporto e di dogana che accompagnano le spedizioni.

8° *Assegni e spese anticipate.*

Il mittente ha facoltà di gravare le spedizioni di una somma a titolo di assegno fino a raggiungere, a giudizio della stazione di partenza, il valore della merce, più l'ammontare dei prezzi di trasporto e delle tasse accessorie.

Per il rimborso degli assegni agli aventi diritto, valgono le norme ordinarie: occorrerà soltanto tener presente che, all'atto del pagamento dell'assegno, le stazioni dovranno trattenere, oltre alla provvigione spettante alle Ferrovie dello Stato, anche quella riguardante la Società di Navigazione, e cioè complessivamente lire 1.25 per ogni cento lire indivisibili.

Il mittente non può gravare le spedizioni di spese anticipate per qualsiasi titolo. Soltanto nelle rispedizioni di merci in porto assegnato provenienti da stazioni delle Ferrovie dello Stato non ammesse al servizio diretto, le stazioni incaricate della rispedizione potranno gravare come spesa anticipata, esente da provvigione, le somme che rappresentano il porto e le altre spese relative al trasporto anteriore, somme che devono sempre essere giustificate da documenti da allegarsi alla lettera di vettura.

9° *Merci escluse dal trasporto od ammessevi condizionatamente.*

Si raccomanda alle stazioni di tenere ben presente l'esclusione dal servizio di cui si tratta di alcune merci tassativamente indicate nell'articolo 8 delle *Condizioni*, affinchè non avvengano erronee accettazioni di merci non ammesse.

Per quelle che possono essere ammesse condizionatamente, le stazioni riceveranno di volta in volta le opportune istruzioni dalla rispettiva Divisione di Movimento, alla quale sono da deferirsi le domande degli speditori intese a prendere accordi preventivi per il trasporto.

Riguardo alle partite di merci di 20 tonnellate o più, per le quali, conforme l'art. 13 delle *Condizioni*, l'accettazione è subordinata alla possibilità del carico sul piroscafo, la stazione di partenza, venendo dal mittente preavvisata una partita in simili condizioni, dovrà subito informarsi presso la Società Nazionale di Servizi Marittimi, per il tramite della stazione del porto di tran-

sito ove dovrebbe essere imbarcata la merce, se questa può essere caricata sul primo piroscafo, ed accetterà la spedizione soltanto quando abbia ricevuta risposta affermativa.

Verificandosi che, in conseguenza di inesatta dichiarazione, sia stata accettata ed inoltrata in base al servizio cumulativo una spedizione composta di cose escluse, la stazione che scopre l'irregolarità dovrà sospendere senz'altro il trasporto e darne avviso al mittente, se l'irregolarità stessa fu scoperta a partenza, ovvero alla stazione mittente, se l'irregolarità fu scoperta durante il viaggio.

In questo secondo caso, la stazione di partenza, che riceve l'avviso della sospensione del trasporto, deve, a sua volta, provvedere ad informare della cosa il mittente per promuovere i provvedimenti opportuni per la riconsegna, per il deposito, per il ritorno o per quanto altro può riflettere l'ulteriore seguito da dare alla spedizione.

Qualora il mittente, in seguito all'avviso ricevuto, si presti a dare disposizioni di esecuzione possibile, le stazioni si regoleranno come nei casi di modificazione al contratto di trasporto: in caso diverso, considereranno la spedizione come abbandonata ed adotteranno, di propria iniziativa, quei provvedimenti che le particolari circostanze richiedono, salvo a riferire d'urgenza alla rispettiva Divisione di Movimento per le ulteriori disposizioni.

10° *Tassazione dei trasporti.*

Per l'esatta tassazione dei trasporti eseguiti in base al nuovo servizio cumulativo ferroviario-marittimo, si richiama in particolar modo l'attenzione delle stazioni sulle norme per il computo dei prezzi che figurano in principio del Capo III delle *Condizioni e Tariffe*.

La tariffa applicabile ai trasporti anzidetti indica il prezzo complessivo per l'intiero percorso ferroviario marittimo, prezzo che varia per classe di merce e per zona di percorrenza ferroviaria, secondo le indicazioni risultanti dalla *nomenclatura e classificazione*, nonchè dall'elenco delle stazioni, Allegato N. 2 alle *Condizioni e Tariffe*. La quota marittima compresa nel prezzo medesimo è uguale per tutti gli scali marittimi di destinazione.

Si ritiene, poi, opportuno di porre in evidenza che per i trasporti in transito per i porti di Ancona, Napoli e Siracusa sono

da applicarsi, in aggiunta ai prezzi di trasporto, i diritti suppletivi indicati in calce ai prospetti della tariffa; per quelli, invece, in transito per il porto di Venezia, i prezzi stessi vanno diminuiti degli importi pure indicati in calce ai citati prospetti. Sono, inoltre, dovute per tutti indistintamente i trasporti, quando ne è il caso, le tasse accessorie di cui l'Allegato N. 3 alle *Condizioni e Tariffe.*

Per le merci contrassegnate nella nomenclatura con un asterisco (*) sono da riscuotersi, in aggiunta ai prezzi della tariffa, i sopranoli indicati a pag. 68 delle *Condizioni e Tariffe.*

Per i trasporti di telerie, tovaglierie, tessuti di canapa, ecc. sono da applicarsi, qualora risultino inferiori a quelli della tariffa, i prezzi speciali pure indicati nella ricordata pagina delle *Condizioni e Tariffe.*

Quando le parti chiedono di eseguire esse l'operazione di carico delle merci nelle stazioni ferroviarie di partenza e ciò sia consentito dalle norme in vigore per il servizio interno, oppure quando tale operazione sia, secondo le accennate norme, obbligatoria per le parti stesse, dovrà dedursi dal prezzo di trasporto la quota di L. 0.49 per tonnellata, giustificando tale abbuono con annotazione nell'apposita sede dei diversi tagliandi della lettera di vettura.

Nei casi in cui, per richiesta del mittente, i trasporti siano istradati per uno dei porti di transito, pei quali nell'elenco, Allegato N. 2 alle *Condizioni e Tariffe*, non è indicata la distanza nè la relativa zona, le stazioni dovranno formare la distanza medesima con i prontuari in vigore per il servizio interno, ed agli effetti di stabilire il prezzo applicabile a seconda delle diverse zone, terranno presente che le zone da 1 a 75 corrispondono alle distanze da Km. 1 a 150 con la progressione di 2 in 2 chilometri; quelle da 76 a 145 alle distanze da Km. 151 a 500 con la progressione di 5 in 5 chilometri; quelle da 146 a 175 alle distanze da Km. 501 ad 800 con la progressione di 10 in 10 chilometri.

Con lo stesso sistema dovrà essere stabilita la zona di tariffa applicabile per la percorrenza effettiva riguardo alle spedizioni che, per effetto di interruzione di linea o di modificazione al contratto di trasporto, percorressero, sulle linee ferroviarie, fino alla

stazione del porto di transito, un itinerario diverso da quello normale.

Per i trasporti, inoltre, con un percorso ferroviario eventualmente superiore ad 800 chilometri, si dovrà applicare il prezzo della zona 175 per i primi 800 chilometri e quello indicato in fine alla tariffa per ciascuno dei chilometri eccedenti gli 800.

Per migliore intelligenza delle stazioni nella tassazione dei trasporti valgano gli esempi esposti nei fogli che costituiscono l'Allegato A al presente Ordine di Servizio.

11° *Riscossione dei prezzi di trasporto, delle tasse e spese accessorie.*

L'art. 10 delle *Condizioni* specifica per quali trasporti è obbligatoria l'affrancazione delle tasse.

Si avverte che per i trasporti in affrancato dovranno sempre essere riscosse a partenza le tasse di bollo delle polizze di carico, occorrenti in numero di almeno due esemplari per ogni trasporto, nonchè, quando ne ricorra il caso, la tassa di bollo di un esemplare della polizza di assicurazione, nella misura indicata dalla tabella delle tasse accessorie di cui l'Allegato N. 3 alle *Condizioni e Tariffe.*

Qualora il mittente, con domanda per iscritto sulla lettera di vettura, richiedesse un numero maggiore di polizze, s'intende che le tasse di bollo relative dovranno essere riscosse di conformità.

Si richiama, poi, l'attenzione delle stazioni sulla disposizione contenuta nel penultimo capoverso dell'art. 10 sopra indicato, in dipendenza della quale, per i trasporti di cui trattasi non è ammesso l'uso delle note di affrancazione, dappoichè tutte le tasse e spese, che non potessero essere stabilite a partenza, saranno gravate sui trasporti e faranno sempre carico ai destinatari.

Le spedizioni da stazioni delle Ferrovie dello Stato, non ammesse al servizio cumulativo, eseguite con appoggio ad una stazione ammessa, potranno, sempre quando non trattisi di merci per le quali è obbligatoria l'affrancazione, essere effettuate tanto in porto affrancato, quanto in assegnato; quando trattasi di spedizioni in affrancato, la stazione non ammessa, oltre a riscuotere le tasse per il percorso fino alla più vicina stazione ammessa, dovrà richiedere alla stazione medesima quale importo deve esigere a

titolo di deposito, per l'affrancazione delle tasse di trasporto e delle altre riguardanti il percorso dalla stazione ammessa allo scalo marittimo destinatario. Per tale deposito, che sarà fatto risultare sul documento di trasporto, la stazione non ammessa emetterà il Mod. CI-461 secondo le norme stabilite per i servizi di corrispondenza (vedasi l'art. 30, punto 1°, delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » (Edizione 1° luglio 1909). Il deposito verrà liquidato allorchè giungerà dalla stazione ammessa la ripresa per l'ammontare delle anzidette tasse e spese.

Per i trasporti in affrancato provenienti da stazioni non ammesse al nuovo servizio cumulativo, la stazione ammessa, incaricata della rispedizione in base al servizio cumulativo medesimo, si assicurerà, prima di eseguire la rispedizione, che il mittente abbia effettivamente versato il deposito occorrente per l'affrancazione di tutte le tasse di trasporto e delle altre spese da pagarsi a partenza. Qualora risulti che il mittente non versò alcun deposito, o lo fece in misura insufficiente, la stazione incaricata della rispedizione inviterà lo speditore, per il tramite della stazione di originaria provenienza della merce, a regolarizzare il deposito e lo avvertirà che, in caso diverso, non si potrebbe dar corso alla rispedizione in servizio cumulativo.

In caso di rifiuto, si domanderanno al mittente stesso le sue disposizioni, seguendo le norme vigenti per la giacenza delle merci.

12° *Modificazioni al contratto di trasporto, riduzione od annullamento di assegni.*

Le disposizioni suppletive del mittente per le modificazioni al contratto di trasporto, ammesse nei limiti e colle modalità stabilite dalle tariffe ferroviarie, potranno avere effetto solo nel caso in cui le merci non siano ancora state consegnate alla Società di Navigazione per l'imbarco.

Viene fatta eccezione soltanto per le domande di riduzione od annullamento di assegni, che le stazioni potranno accettare anche dopo l'avvenuto imbarco della merce ed inoltreranno per la stessa via seguita dalla spedizione, attenendosi, pel rimanente, alle prescrizioni contenute nell'art. 25 delle « Norme pel servizio contabile delle gestioni merci ».

Allorchè dai mittenti, per maggiormente assicurare l'adempimento di tali domande, venisse richiesto il preavviso telegrafico allo scalo marittimo di definitiva destinazione delle spedizioni, le stazioni, oltre alla tassa fissa di L. 1, esigeranno anche il pagamento anticipato della spesa del telegramma ovvero un congruo deposito, da liquidarsi poi secondo le norme ordinarie.

Si rammenta che per l'annullamento di assegni, le stazioni dovranno ritirare, come di regola, il relativo scontrino di riconoscimento, e riscuotere in pari tempo la provvigione spettante alle Ferrovie dello Stato ed alla Società di Navigazione nella misura minima di L. 1.25.

13° *Corrispondenza d'ufficio.*

Le riserve per anormalità di qualunque genere saranno date alle stazioni interessate nei modi e nei termini prescritti dai regolamenti in vigore per gli ordinari trasporti in servizio interno.

Per le giacenze, per il rifiuto delle merci ed in genere per tutto quanto ha attinenza con i trasporti effettuati in base al nuovo servizio, la corrispondenza sarà scambiata esclusivamente fra le stazioni ammesse al servizio e quelle di Ancona Porto, Bari, Brindisi Porto, Catania Porto, Genova S. Limbania, Livorno Marittima, Messina Porto, Napoli scalo marittimo, Palermo Porto, Reggio Calabria Porto, Siracusa Porto e Venezia Marittima, le quali serviranno da intermediarie verso le locali Agenzie della Società Nazionale di Servizi Marittimi.

14° *Reclami.*

Le azioni contro le Amministrazioni, derivanti dal contratto di trasporto, si prescrivono nel decorso di sei mesi.

A forma dell'art. 18 delle *Condizioni e Tariffe*, i reclami devono essere presentati alla Società Nazionale di Servizi Marittimi. È fatta eccezione per quelli riferentisi ad erronee tassazioni di spedizioni in porto affrancato od a spedizioni non altrimenti imbarcate, per i quali le stazioni si atterranno alle disposizioni generali contenute nell'art. 33 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », tenendo presente che la loro trattazione e definizione è di competenza dell'Ufficio Reclami tassazione merci di Torino.

II. Contabilità dei trasporti.

15° *Registrazione dei trasporti.*

Le spedizioni eseguite in base al servizio cumulativo di cui si tratta, tanto dalle stazioni ammesse quanto da quelle non ammesse di cui al punto 4° del presente Ordine di Servizio, dovranno essere scritturate secondo le norme ordinarie nei registri e nei riassunti del servizio internazionale Mod. CI-402 e CI-418, indicando, per opportuna norma, in apposite colonne, il nome della stazione transito di mare alla quale viene appoggiata la spedizione, nonchè quello dello scalo marittimo di definitiva destinazione.

Analogamente, si dovranno inscrivere sui registri e sui riassunti arrivi del servizio internazionale Mod. CI-405 e CI-427 le eventuali riprese per riduzione od annullamento di assegni.

Le stazioni transito di mare registreranno le spedizioni in arrivo e provvederanno al regolamento dei conti con la Società Nazionale di Servizi Marittimi seguendo le istruzioni che verranno ad esse particolarmente impartite.

16° *Fornitura delle « Condizioni e Tariffe » e delle lettere di vettura.*

Il fascicolo delle « Condizioni e Tariffe » e le apposite lettere di vettura Mod. CI-143 saranno distribuiti, in tempo utile, a cura dell'Ufficio Contabilità dei prodotti di Firenze a tutte le stazioni abilitate al nuovo servizio cumulativo.

Le stazioni alle quali pervenissero richieste di acquisto del fascicolo in parola, che è vendibile al pubblico al prezzo di L. 1.00, dovranno farne domanda, nei modi d'uso, all'Ufficio predetto, il quale provvederà per l'invio e disporrà per la contabilizzazione dell'importo.

Le lettere di vettura Mod. CI-143 sono vendibili al pubblico al prezzo di centesimi cinque per ciascun esemplare; le stazioni non ammesse al servizio cumulativo di cui si tratta, che ne venissero richieste dai privati, potranno procurarsele dalla più vicina stazione ammessa.

Per le eventuali domande che venissero presentate dalle Ditte per la fornitura delle lettere di vettura con la riproduzione a stampa del proprio nome o della ragione sociale, le stazioni si regoleranno secondo il disposto dell'art. 35 delle « Norme per il servizio contabile del Capo stazione ».

17° *Disposizione generale.*

Per tutto quanto non è specialmente previsto dalle « Condizioni e Tariffe » e dal presente Ordine di Servizio, valgono, relativamente al percorso ferroviario, tutte le disposizioni generali in vigore per il servizio interno.

***

Le stazioni escluse dal nuovo servizio cumulativo, non venendo fornite della relativa tariffa, dovranno servirsi dell'elenco Allegato *B* al presente Ordine di Servizio, per provvedere all'appoggio delle proprie spedizioni alle stazioni più vicine ammesse e che si trovino sull'itinerario da seguirsi.

Per norma delle dette stazioni escluse dal servizio cumulativo, si avverte che non sono ammesse al servizio cumulativo medesimo:

a) le merci alla rinfusa;

b) le merci di peso superiore a kg. 1000 per collo, se destinate a Tripoli d'Africa e Bengasi, ed a kg. 250 per collo se destinate ad Homs, Misurata, Derna e Tobruk;

c) le merci di volume superiore a metri cubi 2 per collo;

d) le merci di lunghezza superiore a 6 metri e a 2 metri nelle altre dimensioni, sempre entro il volume massimo di 2 metri cubi;

e) le merci spedite da Amministrazioni dello Stato con richiesta importante riduzione di tariffa e quelle per le quali vi sia divieto di trasporto per ragioni di ordine e sanità pubblica o per qualsivoglia altro motivo;

f) le merci gravate di spese anticipate non rappresentanti porto anteriore esposto d'ufficio;

g) le merci pericolose, come: le materie soggette a combustione spontanea (sodio, potassio, fosforo, ecc.); quelle che possono determinare l'accensione delle altre con le quali venissero a contatto (acido nitrico, ecc.); i gas compressi o ridotti allo stato liquido; i composti chimici esplodenti (acido picrico; picrati; fulminati d'oro, d'argento e di mercurio; nitrocellulosa, ecc.); gli esplosivi composti o preparati per l'applicazione (polveri piriche, dinamite, capsule, cartuccie, spolette, ecc.); i fuochi lavorati (fuochi artificiali, miccie, ecc.).

***

Circa i giorni di partenza dei piroscafi della Società Nazionale di Servizi Marittimi dai singoli porti di transito ammessi al servizio, saranno distribuiti appositi avvisi, che le stazioni dovranno aver cura di tenere esposti negli scali della piccola velocità.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 394 (San. A. M. C. V. L. N.)

Norme d'applicazione del regolamento per la disinfezione dei veicoli, dei locali ferroviari e dei piroscafi della Navigazione di Stato.

In relazione all'Ordine di Servizio N. 216-1911 si comunicano le unite « Norme d'applicazione del Regolamento per la disinfezione dei veicoli, dei piroscafi e dei locali ferroviari » le quali avranno vigore a partire dal 1° gennaio 1913.

Dalla data suddetta cessano di aver vigore le disposizioni sinora pubblicate su tale materia.

Per uso del personale dei treni, di manovra, e di verifica del materiale nelle stazioni verrà pubblicato e distribuito un apposito estratto delle norme, di cui trattasi.

Ordine di Servizio N. 395. (M.).

Servizio di corrispondenza col tronco Ortona-Guardiagrele della ferrovia a scartamento ridotto Adriatico-Sangritana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 255-1912).

A datare dal 16 dicembre 1912 viene attivato col tronco *Ortona-Guardiagrele* della ferrovia a scartamento ridotto Adriatico-Sangritana, esercitata dalla Società per le Ferrovie Adriatico-Appennino, a mezzo della stazione di Ortona, il servizio di corrispondenza per i trasporti a G. V., P. V. Acc., P. V. Ord., veicoli, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, sotto l'osservanza di tutte le condizioni e norme di cui ai punti 1, 2 e dal 5 al 13 dell'Ordine di Servizio N. 255-1912.

Stazioni del tronco Ortona-Guardiagrele ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e distanze dalla stazione di scambio di Ortona. — Le stazioni del tronco Ortona-Guardiagrele ammesse al servizio di corrispondenza con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Ortona, risultano dal prospetto « Allegato *A* ».

Trasbordo dei carri ferroviari nella stazione di Ortona Città della Ferrovia Adriatico-Sangritana. — È ammesso l'inoltro fino alla stazione di trasbordo di Ortona Città della ferrovia Adriatico-Sangritana dei carri ferroviari che abbiano i seguenti requisiti:

a) carri a due sale con distanza fra le sale estreme non maggiore di m. 5, a qualunque Amministrazione appartengano;

b) carri a tre sale con scartamento non maggiore di m. 4, a qualunque Amministrazione appartengano;

c) carri a carrelli delle Ferrovie dello Stato. I carri Poz 69220 a 692299, 692400 a 692499, 692600 a 692699, 692800, devono però transitare sul raccordo isolatamente ed essere spinti o trainati a braccia o con animali;

d) trasporti caricati su due carri congiunti, ciascuno dei quali soddisfi alle condizioni precedenti. Anche questi trasporti devono transitare sul raccordo isolatamente od essere spinti o trainati a braccia o con animali.

Tale inoltro poi è consentito alla condizione che i carri abbiano un carico corrispondente a non meno del 50% della loro portata oppure siano completi pel volume delle merci in essi caricate o tassati a tariffa di carro completo a norma delle tariffe e disposizioni in vigore.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame G. V. e P. V. O. formati da stazioni delle F. S. poste oltre quella di scambio, i quali sono ammessi a passare sulla Ferrovia corrispondente quando abbiano un carico di almeno 30 quintali per ogni carro della portata sino a 12 tonnellate e di almeno di 40 quintali per i carri di portata oltre le 12 tonnellate.

È pure consentito l'inoltro fino alla stazione di Ortona Città dei carri vuoti da caricarsi con merci dirette a stazioni delle ferrovie italiane ed estere.

I carri caricati nella suddetta stazione dovranno essere nelle condizioni di carico sopra specificate; però la formazione dei carri misti con collettame a G. V. e P. V. O. è subordinata all'osservanza di tutte le norme e condizioni di carico e di itinerario in vigore sulle F. S. per i carri misti normali a G. V. ed a P. V. O.

Alle stesse condizioni la ferrovia corrispondente può utilizzare carri ricevuti carichi. Tale facoltà per quanto riguarda i carri di altre Amministrazioni è però subordinata alla condizione che i carri stessi siano ricaricati con merci per stazioni della rete dello Stato distanti almeno 150 Km. da quella di scambio ed in direzione della ferrovia proprietaria.

Così pure è ammesso l'inoltro alla stazione di Ortona Città dei copertoni e degli attrezzi di carico di proprietà delle F. S. che fossero stati richiesti per la copertura o l'assicurazione delle merci da caricarsi.

Il trasbordo ed il carico delle merci nella stazione di Ortona Città ha luogo a cura, rischio e spesa della Ferrovia Adriatico-Sangritana.

***

La stazione di Ortona F. S. si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto nel presente Ordine di Servizio, alla Convenzione stipulata al riguardo con la Società per le Ferrovie Adriatico-Appennino, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

***

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'« Allegato A » dovranno essere fatte opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Inoltre nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometro fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 65 di fianco al nome di Ortona esporre il richiamo (* *) riportando in calce la seguente nota:

(* *) Stazione di scambio con la Ferrovia Adriatico-Sangritana.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2. 3, 4. 5, 8. 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 396 (C.).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 355-1912).

Con validità dal 1° dicembre 1912 devono essere introdotte, nella tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° gennaio 1912) le seguenti aggiunte:

PARTE II, fascicolo 1-a.

Tariffa eccezionale N. 1. — Pag. 62. Inserire, nella sede opportuna, il nome della stazione di Freistadt i.S. coi seguenti prezzi per quintale:

			i	k	l	m	n	o
St.B.	Freistadt i. S.	Peri	3.20	3.20	2.93	2.89	2.89	2.81
		Pontebba. .	2.27	2.27	2.09	2.05	2.05	2.04
		Cervignano.	2.73	2.73	2.43	2.39	2.39	2.38

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 184R. (C.).

Esposizione artistica tenutasi a Monaco di Baviera nel 1912.

Col 25 novembre 1912 si è chiusa l'Esposizione, organizzata dalla associazione artistica tedesca « la Juryfreien » ed iniziatasi nella città di Monaco il 28 settembre 1912.

Gli oggetti di ritorno dalla suddetta Esposizione saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle seguenti condizioni:

1° che i trasporti d'andata abbiano avuto luogo con lettera di vettura internazionale diretta dalla quale risulti *che vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana;* o se vennero eventualmente applicate altre tariffe, che siano pareggiate, dai destinatari in Italia, le differenze fra i prezzi di queste tariffe e quelli della sopra citata tariffa generale interna italiana;

2° che alla lettera di vettura pure internazionale diretta, relativa ai trasporti di ritorno, sia unita la lettera di vettura che ha servito per l'andata, nonchè un certificato del Comitato dell'Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nell'Esposizione medesima;

3° che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata: essi potranno essere effettuati a piccola od a grande velocità, ma in questo ultimo modo nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nella andata;

4° che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di vettura della spedizione di andata;

5° che pel viaggio di ritorno non sia fatta dichiarazione d'interesse alla riconsegna;

6° che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno, da una stazione diversa da quella di partenza;

7° che i diritti accessori d'ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali e la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linee non esercitati dalle Ferrovie dello Stato, siano pagati integralmente;

8° che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nella lettera di vettura dell'andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato dell'Esposizione, il quale dovrà dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'espositore.

Per norma delle stazioni si fa inoltre presente quanto segue:

I documenti (lettere di vettura dell'andata e certificato) dovranno accompagnare gli oggetti fino alla stazione originaria da cui partirono, od a quella dove è limitato il trasporto gratuito, e non dovranno essere consegnati *alle parti*, ma, insieme al foglio di via, saranno inviati all'Ufficio Controllo (a Firenze od a Torino a seconda che i relativi trasporti siano stati effettuati a grande od a piccola velocità) avvertendo che, trattandosi di trasporti per stazioni di Società, che non accordano facilitazioni, i ripetuti documenti dovranno essere trattenuti dalle stazioni di transito colle Società medesime ed inviati agli Uffici di Controllo sopradetti.

Le stazioni italiane riscuoteranno quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che trovassero esposte sui documenti di trasporto, attenendosi, pel rimanente, alle prescrizioni risultanti dall'« Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero in data 10 ottobre 1901 ».

I termini di tempo per l'applicazione delle facilitazioni decorreranno, dal giorno di chiusura fino a sei settimane dopo il giorno stesso.

Circolare N. 185.[R] (C).

Congresso dei delegati delle sezioni del Club alpino italiano in Torino.

(Vedi Circolare N. 183R-1912).

I termini di tempo per l'applicazione della Concessione speciale I ai viaggi in destinazione di Torino e viceversa dei delegati delle sezioni del Club Alpino italiano, sono stati così nuovamente fissati:

Andata: dal 25 al 29 dicembre 1912.

Ritorno: dal 29 dicembre 1912 al 2 gennaio 1913.

Circolare N. 186[R] (C).

V Congresso degli olivicultori italiani in Lucca.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato, è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dall'11 al 17 dicembre 1912.

Ritorno: dal 15 al 21 detto.

La Concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengono dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R (C.) corrente anno.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, dicembre 1912 - Tip. Editr. Nazionale

Circolare N. 187R (C.).

I Congresso nazionale del Partito socialista riformista italiano in Roma.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I. sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 12 al 17 dicembre 1912.

Ritorno: dal 15 al 20 detto mese.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per i partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per i detti partecipanti provenienti dalla Sardegna e dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 188R. (C.)

Congresso delle Associazioni giovanili cattoliche d'Italia in Roma.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati

dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 18 al 22 dicembre.

Ritorno: dal 21 al 25 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per i detti partecipanti provenienti dalla Sardegna e dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 189R (C.).

XXV congresso della Federazione ginnastica nazionale italiana in Livorno.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 24 al 29 dicembre 1912.

Ritorno: dal 29 dicembre 1912 al 5 gennaio 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per essi saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 190R (C.).

LXXXII Esposizione internazionale di belle arti in Roma.

Per la circostanza della esposizione sovraindicata, devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni di opere d'arte, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 1° febbraio al 31 luglio 1913.

SPEDIZIONI DI OPERE D'ARTE.

Andata: dal 25 dicembre 1912 al 15 febbraio 1913.

Ritorno: dal 1° febbraio al 31 luglio 1913.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 161R-1912 riguardante l'Esposizione Floreale in Roma.

Circolare N. 191R. (C.).

Primo Congresso dell'Associazione Nazionalista in Roma.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato, è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 18 al 22 dicembre 1912.

Ritorno: dal 22 al 26 detto.

La Concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengono dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, dicembre 1912 — Tip. Edit. Nazionale C. 80.

SENTENZE

Servitù legali - Incendio di boschi - Distanze.

La elezione di domicilio presso il Procuratore, fatta dal ricorrente *nel giudizio di appello, in quanto sia invocata dal* resistente *per dedurne la intempestività del ricorso avverso la sentenza a quel domicilio notificata, deve essere provata dal resistente medesimo con documenti, o con equipollenti provenienti dal ricorrente, ma con atti di parte, e non di procuratore.*

La distanza minima prescritta tra li linea ferroviaria ed i boschi piantati posteriormente alla sua costruzione è di metri cento, ma essa non si applica ai boschi cedui rigermogliati dopo il taglio ordinario.

L'Amministrazione perciò, risponde dei danni dell'incendio provocato dalla fuoruscita delle scintille dalle locomotive (1).

CASS. FIRENZE, 13 *giugno* 1912, *Spiti c. Ferrovie Stato.*

FATTO.

Nei giorni 24 agosto, 4 e 7 settembre 1906 si svilupparono tre incendi in tre diversi punti delle macchie della vasta tenuta dell'Alberese situata in Provincia di Grosseto e di proprietà di Fer-

(1) V. contra Cass. Torino; 8 Agosto 1912 (*Bollettino* n. 49, Parte IV, pag. 437).

dinando IV d'Asburgo-Lorena, i quali incendi, estendendosi, presero proporzioni allarmanti e produssero danni assai rilevanti.

Fu subito accertato che questi incendi furono cagionati da scorie incandescenti e faville lanciate dalle locomotive dei treni che percorrono la ferrovia Roma-Pisa che attraversa la suindicata tenuta nei punti ove gli incendi stessi avvennero.

Rimaste inutili le trattative amichevoli dirette ad ottenere dal danneggiato il ristoro dei danni risentiti, Alessandro Spiti nella sua qualità di amministratore di detta tenuta e di mandatario generale di Ferdinando IV di Lorena, con citazione 10 febbraio 1907 convenne avanti il Tribunale di Grosseto l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per sentirsi condannare a favore di esso ricorrente N. N. al pagamento di L. 62 mila, ammontare dei danni risentiti in dipendenza degli incendi predetti, salvo quel più o quel meno che il Tribunale avesse ritenuto di giustizia.

Contestata la lite si fece luogo ad analoga istruzione per mezzo di prove per testimoni, accesso giudiziale e perizia, ed avvenuta nel frattempo la morte di Ferdinando IV di Lorena, lo Spiti con atto del 20 novembre 1908 come mandatario generale della vedova e dei figli ed eredi di lui riassunse la causa che fu decisa dal Tribunale di Grosseto con sentenza del 12 maggio-18 giugno 1910, colla quale accolta in genere la domanda dello Spiti, liquidò i danni diretti da rifondersi dalle Ferrovie in L. 19,106.41, rilasciando ai danneggiati impregiudicate le ragioni per ripetere se del caso, i danni indiretti in congruo e separato giudizio.

La Corte di Appello di Firenze andò in diverso avviso, e ritenuta la colpa del proprietario del bosco per avere in onta alla legge tenuto le piante del bosco ad una distanza del ciglio della via ferrata di gran lunga minore da quella dalla legge stessa prescritta, con sentenza del 14-21 aprile 1911, rigettò la domanda per rifacimento dei danni dallo Spiti N. N. come sopra proposta.

Contro questa sentenza ha ricorso al Supremo Collegio il detto Spiti sempre nella sua qualità sopra citata domandandone l'annullamento per i tre seguenti mezzi, cioè:

1° Violazione degli articoli 233 e 234 e 240 parte 1ª della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865.

2° Violazione dello stesso art. 240, 1° capov., in rapporto all'art. 436 del Codice Civile e 361 N. 6 Proc. civile.

3° Violazione degli articoli 69, 71, 73 e 74 della ricordata legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865 in rapporto all'art. 235 della legge stessa che pure fu violato.

L'Amministrazione delle Ferrovie ha presentato controricorso col quale pregiudicialmente eccepisce la nullità del ricorso per essere stato notificato fuori termine.

Sulla eccezione d'inammissibilità del ricorso, osserva la Corte che l'elezione di domicilio che modifica la condizione ordinaria del cittadino sottoponendolo a norme speciali per gli atti pei quali l'elezione stessa fu fatta deve essere concludentemente provata da parte di colui che l'allega.

Per la nostra legge di rito l'elezione di domicilio in giudizio deve risultare dalla dichiarazione che ne sia fatta nella citazione, o, in difetto, in apposito atto scritto della stessa parte da iscriversi a cura del Cancelliere nel verbale d'udienza ed infine anche dal mandato di procura, giusta l'art. 7 della legge sulla riforma del procedimento del 31 marzo 1901, tutti e tre atti di parte, non potendosi fare un atto così importante per i suoi effetti che dalla persona dello eligente.

Ora nella specie il mandato di procura fatto dallo Spiti all'avv. Alberto Gabbrielli perchè lo rappresentasse nel giudizio di appello e del quale l'Amministrazione ferroviaria sostiene risultare la elezione di domicilio dello Spiti presso lo stesso avvocato e nel cui domicilio fu fatta la prima notificazione della denunziata sentenza non è più negli atti della causa essendo stato dallo Spiti ritirato, come ne aveva indubbiamente il diritto, e dal verbale d'udienza non risulta per nulla che fosse presentata e comunicata analoga dichiarazione scritta o quanto meno che questa dichiarazione si contenesse nel mandato di procura.

Il ricorrente adunque non ha fornito quella prova che all'uopo la legge richiede perchè possa ritenersi che l'asserta elezione effettivamente dallo Spiti fu fatta, laonde per questa semplice ragione la dedotta eccezione deve essere respinta.

Ma si dice in contrario che la stessa elezione può dimostrarsi anche per equipollenti che nella specie non forma difetto dap-

poichè del mandato di procura contenente la detta dichiarazione è fatta espressa menzione nella comparsa conclusionale prodotta dal Procuratore dello Spiti alla Corte d'Appello nell'udienza nella quale la causa fu trattata e secondariamente che la medesima nel mandato si contenesse non è impugnato dall'odierno difensore del ricorrente.

Questo Collegio riconosce ed ammette che i modi indicati dalla legge per provare la surriferita elezione di domicilio non sono tassativi ma semplicemente dimostrativi e che perciò a quelli può supplirsi con equipollenti, ma questi per potere all'uopo valere devono avere quale requisito essenziale che siano atti provenienti dalla parte e non già dei suoi procuratori o difensori.

La legge in sostanza esige che da un atto di parte la predetta elezione risulti non potendo i procuratori e i difensori concordare fatti che possano pregiudicare al loro cliente o sottoporlo ad essere trattato con norme diverse da quelle ordinarie.

Nel caso concreto adunque questi equipollenti non possono ritrovarsi nè nella dichiarazione contenuta nella comparsa conclusionale essendo questo atto di procuratore e non di parte, e per identità di ragione neppure nel fatto di non avere l'odierno difensore impugnato che quella dichiarazione nel mandato esistesse.

E nemmeno vale l'invocare il N. 2 dell'art. 528 del codice di proc. civ. essendo manifesto che il mandato di procura del quale ivi si parla è quello a cui il precedente art. 522 si riferisce, vale a dire quel mandato speciale che il ricorrente fa ad un avvocato perchè lo rappresenti o lo difenda avanti la Corte Suprema.

Ed infine ammesso pure che non spetti al Procuratore della controparte il curare che del mandato contenente ancora la dichiarazione di elezione di domicilio del suo avversario sia presa nota dal Cancelliere nel foglio di udienza, egli però dovrà sempre assicurarsi che questa annotazione sia fatta affinchè per tutti gli effetti di ragione non venga meno la prova di quel fatto che col ritiro del mandato potrebbe sfuggire, non senza osservare ancora che il difetto di quella annotazione può fare e con ragione altresì supporre che sia avvenuto a richiesta dello stesso producente che abbia dichiarato di non volersi ulteriormente valere della elezione di domicilio in quell'atto contenuta.

Per siffatti rilievi adunque l'eccezione pregiudiciale d'inammissibilità del ricorso deve essere respinta.

Osserva sul merito che la Corte d'Appello rigettò la domanda di Casa Lorena in quanto ritenne che a lei sola spettava la responsabilità del sinistro per essere stata in colpa avendo tenuti i boschi della sua tenuta dell'Alberese nei quali si svilupparono gli incendi ad una distanza minore di 100 metri dalla linea ferrata in onta al combinato disposto degli articoli 71 e 234 della legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865.

È di fronte a questa statuizione che ha tutte le apparenze di un giudizio di fatto si rende di imprescindibile necessità di stabilire esattamente cosa in fatto ha ritenuto la sentenza denunziata per vedere poi se a questo furono bene e giustamente applicate le disposizioni di legge superiormente enunciate.

Il fatto adunque da detta sentenza ritenuto, oltre quanto è stato già riferito, è questo:

La ferrovia Pisa-Roma, che attraversa per una grandissima estensione il territorio della Provincia Grossetana, procede in mezzo a sterminate boscaglie non ultime fra queste per estensione ed importanza quelle della vasta e rinomata tenuta dell'Alberese.

Che queste boscaglie e precisamente quelle in cui avvennero gli incendi, sono costituite da boschi cedui esistenti prima assai che fosse costruita la ferrovia e che furono sempre conservati mercè i tagli periodici del ceduo e le conseguenti riproduzioni, l'ultima delle quali ritenne la sentenza, in conformità della perizia avvenuta da soli 4 o 5 anni.

Ed esposto e completato in tal guisa il fatto della causa per la retta decisione di essa occorre pure stabilire con eguale esattezza il tenore delle disposizioni legislative e applicabili al caso.

La legge sopra ricordata mentre da una parte volle provvedere alla sicurezza e alla polizia dell'esercizio delle ferrovie, dall'altra non intese nè volle che fossero immediatamente distrutte grandissime zone di terreno boschivo attraversate da quel potente veicolo di civiltà e progresso che è la vaporiera e che andava sempre più estendendosi con nuove costruzioni in ogni parte della nostra penisola, ben sapendo il patrio legislatore che questo immediato e repetino abbattimento di tante boscaglie sarebbe stato indubbiamente di grave jattura alla economia ed alla ricchezza nazionale delle quali sono certamente *pars magna* i piantamenti e l'allevamento dei boschi.

Nel lodevole intento di conciliare i due opposti interessi la stessa legge credè opportuno di distinguere i boschi piantati ed allevati prima della costruzione della ferrovia, da quelli piantati ed allevati dopo e nell'estendere anche alle proprietà laterali alle strade ferrate le disposizioni dell'art. 69 e seguenti circa le servitù di cui erano gravate le proprietà laterali e contigue alle strade pubbliche ordinarie, dispose che come per queste ultime così per le altre i piantamenti a bosco si dovessero fare alla distanza di 100 metri dal ciglio della strada, ma che erano tollerati a distanza minori i boschi preesistenti alla ferrovia purchè non fossero riconosciuti di pregiudizio e che anche questi boschi, giunti a maturità o deperimento, non si sarebbero potuti surrogare che alle distanze sovra stabilite (art. 71-73).

E per chiarire ancor meglio il preconcetto lo stesso legislatore all'art. 240 della medesima legge dispose pure che se all'epoca dello stabilimento di una strada ferrata esistessero nelle proprietà laterali a distanze minori di quelle prescritte negli articoli sopra citati edifizi, capanne, piantamenti, siepi ed altre cose nello stesso articolo indicate, i proprietari potranno essere obbligati ad abbatterli quando ciò sia riconosciuto necessario per la sicurezza pubblica e per la conservazione e regolarità dell'esercizio delle strade previo, s'intende, il pagamento a favore degli stessi proprietari. di una congrua indennità.

Il concetto legislativo è così chiarito: per i boschi coevi o preesistenti alla costruzione della ferrovia non si osservano le distanze stabilite dalla legge 1865, ma sono tollerati a qualunque distanza anche minima purchè non rechino pregiudizio; per i boschi invece piantati ed allevati dopo la costruzione della strada ferrata ancorchè surrogati, a quelli preesistenti giunti a maturità o deperiti, si osservano le distanze da detta legge fissate.

Ed in questo non può esservi davvero dubbio veruno; la disposizione della legge è così chiara, così precisa e così categorica che toglie ogni possibilità di contesa sulla sua interpretazione ed anche la sentenza denunciata su questo punto sostanzialmente concorda, per la qual cosa essendo fin qui in piena corrispondenza colla legge non può meritare censura.

La questione però nasce allorchè si tratta, come nel caso, di boschi cedui. Quello che sia bosco ceduo ognuno lo sa: nelle fonti

del diritto esiste la classica definizione che ne da Servio e che è riportata da Gajo nel libro VII sull'Editto provinciale, e che dice che selva cedua è quella *quae successa rursus ex sterpibus aut radicibus renascitur* e che un valente cultore ed anche scrittore elegante di discipline giuridiche tradusse che boschi cedui sono quelli che composti di alberi minori i quali con una certa distribuzione di quanttà ed a certi periodi più o meno lunghi di tempo si tagliano o nei rami, o fino anche alle radici e che tagliati si riproducono durante la vita di uomo.

Il Codice civile là dove tratta dell'usufrutto e precisamente nell'art. 485 si occupa dei boschi cedui, ma non li definisce, ma nell'attribuire come fa all'usufruttuario le legna tagliate secondo l'ordine e la quantità dei tagli giusta la distribuzione dei medesimi o la pratica costante dei proprietari, viene in sostanza a concordare pienamente nelle suindicate definizioni delle quali a fior d'evidenza si rileva che col taglio del bosco ceduo non si fa che raccogliere il frutto di esso che rimane in vita nelle ceppaie e nei tronconi che costituiscono la vera essenza del bosco e dei quali germogliano nuove ramificazioni e nuovi tronchi che si raccolgono sempre come frutti alla scadenza del nuovo periodo del taglio. E se questo è, ne deriva manifesto che le nuove ramificazioni che vengono a germogliare dopo il taglio sopra le antiche ceppaie e i vecchi tronconi e che tornano a rivestire il bosco rimasto spogliato per effetto del taglio avvenuto, non possono davvero considerarsi come le ha considerate la sentenza per piantamenti ed allevamenti di nuovi boschi surrogati a quelli precedenti deceduti per deperimento o per essere giunti a maturità, essendo ovvio l'osservare che il piantamento altro non è che l'atto di piantare cioè l'azione dell'uomo che consiste nel porre sottoterra la parte inferiore del fusto di una pianta, l'allevamento e la cura che ha l'agricoltore di far crescere e germogliare pianticelle da poco nate e poste in terra e che surrogazione è l'azione che fa l'uomo ponendo una data cosa nel posto di un'altra che deperì o che per una causa qualunque da quel posto fu tolta.

Ora la riproduzione della parte ramosa del bosco ceduo e che ne forma il frutto, avviene naturalmente nè ha bisogno di piantamenti e molto meno di allevamento per opera dell'uomo, ed è poi incontroverso ed incontrovertibile che il bosco ceduo, la cui essenza

consiste in *sterpibus et radicibus*, permane e non dà altro surrogato finchè le vecchie ceppaie e gli antichi tronconi conservano la potenzialità di dare nuovi germogli, nel che consiste la loro vitalità alla pari di tutti gli alberi da frutti, che non possono dirsi deperiti finchè continuano a produrre i loro frutti. Nè ci si deve far trarre in inganno dalle parole *giungendo a maturità* che leggonsi nell'art. 73, perchè se si pone attenzione al modo col quale detto articolo è concepito, è facile il comprendere che le indagini si riferiscono a quei boschi che cedui non sono e che giunti a maturità ed abbattuti che sieno per utilizzarne il legname più non si riproducono e perchè il terreno continui ad essere tenuto a bosco occorre surrogarlo col piantamento e coll'allevamento di nuove piante.

Errò dunque la sentenza quando ritenne che per l'art. 73 della legge del 20 marzo 1865 i boschi cedui dovevano considerarsi come nuovi piantamenti e come una surrogazione a quelli già esistenti che nella scadenza del periodo furono piantati e che perciò ai medesimi non fosse applicabile la disposizione dell'art. 240 superiormente indicato la quale parlando di piantamenti, senz'altra aggiunta che valga a qualificarli, adopera la parola nel suo significato generale di piantagioni di boschi e di qualsiasi altra specie, non essendovi davvero ragione per distinguere i piantamenti di boschi dell'art. 72 dai boschi dell'art. 73.

Il giudizio di fatto della Corte d'Appello che escludeva la colpa dell'Amministrazione ferroviaria e la riversava sulla casa di Lorena, che nella tenuta dei suoi boschi si attenne strettamente ai precetti della legge, fu indubbiamente inquinato da erronei criteri di diritto e dette luogo alla violazione e falsa applicazione delle disposizioni legislative nell'enunciazione dei tre mezzi indicati, laonde il ricorso deve essere accolto colle conseguenze di che all'art. 541 del codice di Procedura civile.

P. q. m. previo rigetto della eccezione di inammissibilità del ricorso, cassa la sentenza, ordina la restituzione del deposito e condanna l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nelle spese in lire cinquecentocinquanta compresi gli onorarî d'avvocato.

Rinvia la causa avanti la Corte d'Appello di Lucca per il nuovo esame.

Errata-corrige

Ordine Generale N. 29 (Boll. N. 48-1912). A pag. 1244, 3° capoverso, 2° rigo. correggere la parola « Centrale » in « controllo » ;

Ordine di Servizio N. 388 (Boll. N. 48-1912). — A pag. 1254, 3° capoverso, 3° rigo, dopo le parole: « riguardanti i trasporti » intercalare: « del servizio interno ».

Circolare N. 79. (Boll. 39-1912). A pag. 806, al 1° gruppo delle derrate deperibilissime, correggere « peperoni » in « poponi » ed all'ultima linea dello stesso Ordine di Servizio, correggere « rivelare » in « rilevare ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . .	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno V - N. 51

19 Dicembre 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**

Roma, dicembre 1912 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria :

D. M. *di nomina del Cav. di Gr. Croce Nicola Miraglia nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63, lett. *g*), e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, l'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, e l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, n. 728.

DECRETA:

Il Cav. di Gr. Croce Nicola MIRAGLIA è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico.

Roma, addì 10 dicembre 1912.

Il Ministro

E. SACCHI.

D. M. *del* 10 *dicembre* 1912, *col quale il Cav. di Gr. Croce Nicola Miraglia è nominato vice presidente del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, l'art. 1 della legge 25 giugno 1909, N. 372, e l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728,

DECRETA:

Il Cav. di Gr. Croce Nicola MIRAGLIA, membro del Consiglio generale del traffico, è nominato Vice presidente del Consiglio stesso per la durata di un anno dalla data del presente Decreto.

Roma, addì 10 dicembre 1912.

Il Ministro

E. SACCHI.

Ordine di Servizio N. 397. (S.).

Lavori e provviste da eseguirsi ad economia per cottimo.

Per i lavori e provviste che, in seguito alle autorizzazioni preventivamente date in sede competente siano da eseguirsi ad economia per cottimo, dovranno osservarsi le seguenti norme:

a) fino a L. 500 (incluse) si provvederà senza alcuna formalità, all'infuori del semplice ordinativo, dato in via amministrativa al cottimista dall'ingegnere dirigente, da allegarsi poi al mandato di pagamento insieme alla fattura originale del cottimista;

b) oltre le L. 500 e fino a L. 3000 (incluse) si provvederà previa lettera commerciale in carta libera, da rilasciarsi dal cottimista e da allegarsi a suo tempo al mandato di pagamento insieme alla fattura originale del cottimista;

c) oltre le L. 3000 verrà stipulata col cottimista una convenzione di cottimo che, previa l'approvazione della sede competente, sarà sottoposta alla registrazione fiscale ed i pagamenti e le contabilità verranno fatti colle modalità prescritte per i contratti di appalto.

*Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella adunanza dell'*11 *dicembre* 1912.

Ordine di Servizio N. 398. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Santhià-Biella.

(Vedi Ordine di Servizio N. 231-1912).

In servizio cumulativo con la Ferrovia Santhià-Biella esistono anche i biglietti di andata e ritorno indicati, coi relativi prezzi, nell'unito prospetto. Il prospetto stesso vale quindi a complemento di quello pubblicato come « allegato *D* all'Ordine di Servizio N. 231-1912 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 399. (C.).

Servizio italo-belga-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 209-1912).

Nella tariffa speciale comune pel trasporto a piccola velocità accelerata ed a vagone completo delle derrate alimentari in destinazione del Belgio e dei Paesi Bassi (Via Gottardo e Brennero), ristampata il 1° febbraio 1912, è da apportarsi, con effetto dal 1° gennaio 1913, la seguente modificazione:

pag. 14 - L'indicazione di « Nouveau Bassin » che figura per le stazioni di Gand *loco* e Gand *transit*, deve essere completata come appresso: « *Nouveau Bassin* (Darses) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 400. (C.).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 311-1912).

Col 16 dicembre 1912 viene ammessa al servizio diretto la stazione di « Beveren (Lys) », appartenente alle Ferrovie Belghe dello Stato.

A pag. 90 (elenco delle stazioni belghe) della tariffa diretta italo-belga saranno pertanto da riportarsi, con validità da tale data, le seguenti nuove indicazioni:

E	Beveren (Lys)	Contrai

Con validità dal 1° gennaio 1913, nella citata tariffa diretta saranno poi da introdursi le seguenti aggiunte:

pag. 37 - Fra le merci che sono considerate voluminose sul percorso estero, figura la voce « Velocipedi non smontati, ecc. » la quale deve essere completata come appresso:

« Velocipedi non smontati, compresi quelli a motore ecc. ».

pag. 93 - Fra le stazioni di *Gand local*, aggiungere il nome della seguente nuova stazione:

E	Gand (Exposition) (*)	Gand local

(*) Ammessa ai soli trasporti di materiale da costruzione, in partite di almeno 5000 Kg. per vagone o paganti le tasse per tale peso minimo.

pag. 93 e pag. 182, 184 - L'indicazione di « Nouveau Bassin », che figura per le stazioni di *Gand loco* e *Gand transit*, deve essere completata come appresso: « Nouveau Bassin (Darses) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 401 (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 374-1912)

La Società Cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Torino è stata autorizzata ad effettuare il servizio di distribuzione delle derrate anche ai propri soci residenti lungo la linea Asti-Chivasso.

Opportuna aggiunta sarà quindi da farsi nell'elenco allegato C del Regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 167-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 402. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 382-1912).

Di conformità a partecipazioni pervenute dalle ferrovie estere si avverte che, col 15 gennaio 1913, viene soppressa, senza sostituzione, la tariffa eccezionale estera N. 45, per marmo in lastre e lastroni semplicemente segati, pubblicata col 18° supplemento e figurante a pag. 697-*b* della Parte II *B* della tariffa diretta italo-germanica.

Di conseguenza sarà pure da eliminarsi, colla stessa data, l'indicazione della eccezionale 45, esposta nell'ultima colonna della

classificazione estera, di contro alla posiz. 1590/1575, pag. 83 della nomenclatura (ristampata col 23° supplemento italo-germanico).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 403. (C.).

Servizio italo-germanico ed italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 350-1912).

A datare dal 1° gennaio 1913 vengono ammesse alla tariffa eccezionale N. 5 P. V. per trasporti di tabacchi greggi in foglie od in costole, in partite di almeno 5 tonnellate per vagone o paganti per tale peso minimo, le stazioni indicate nel seguente prospetto coll'applicazione dei prezzi per quintale di contro rispettivamente indicati.

Il nome delle stazioni stesse dovrà essere inserito nelle relative tariffe che figurano nel fascicolo dei prezzi italiani pei servizi internazionali; edito il 1° novembre 1911.

Coll'occasione si nota che la stazione di Monteroni di Lecce, la quale ha cambiato il nome in Monteroni di Lecce-Leverano, ha pure cambiato le facoltà di servizio e pertanto la relativa nota (2) che figura nell'elenco delle stazioni dei servizi diretti italo-germanico ed italo-svizzero, deve essere sostituita dalla seguente: « (58) Il servizio della grande velocità è limitato ai colli non ecce-« denti il peso di Kg. 50 ciascuno, quello della piccola velocità « ai trasporti a vagone completo, con l'obbligo alle parti di ese-« guire, a loro cura e spesa, le operazioni di carico e scarico. Esclusi « i trasporti dei veicoli ».

Servizio italo-germanico

Dai controindicati transiti alle seguenti stazioni italiane o viceversa.		Prezzo per quintale	Dai controindicati transiti alle seguenti stazioni italiane o viceversa.		Prezzo per quintale
Galatina.	Chiasso	5.80	Maglie	Chiasso	5.81
	Peri	5.33		Peri	5.34
Lecce	Chiasso	5.66	Monteroni di Lecce-Leverano (1)	Chiasso	5.71
	Peri	5.19		Peri	5.24
Lugo	Chiasso	1.84	Novoli.	Chiasso	5.72
	Peri	1.37		Peri	5.25

(1) Non compresa la tassa per le operazioni di carico e scarico, essendo tali operazioni obbligatorie per la parte.

Servizio italo-svizzero

Dai controindicati transiti alle seguenti stazioni italiane o viceversa.		Prezzo per quintale	Dai controindicati transiti alle seguenti stazioni italiane o viceversa.		Prezzo per quintale
Galatina.	Chiasso	5.80	Maglie	Chiasso	5.81
	Pino	6.06		Pino	6.07
	Iselle	6.27		Iselle	6.28
Lecce	Chiasso	5.66	Monteroni di Lecce-Leverano (1)	Chiasso	5.75
	Pino	5.92		Pino	5.97
	Iselle	6.13		Iselle	6.18
Lugo	Chiasso	1.84	Novoli.	Chiasso	5.72
	Pino	2.10		Pino	5.98
	Iselle	2.30		Iselle	6.19

(1) Non compresa la tassa per le operazioni di carico e scarico, essendo tali operazioni obbligatorie per la parte.

Ordine di Servizio N. 404. (C.).

Servizio diretto italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 318-1912).

Con effetto dal 16 dicembre 1912 vengono introdotte le seguenti nuove voci nella nomenclatura e classificazione piccola velocità della tariffa diretta italo-svizzera (edizione 1° maggio 1899).

Testo italiano:

381-*a*	352-*a*	**Calcestruzzo,** ecc., in pietre sistema Schofer	16	8	22	2	III	—
824-*a*	206-*a*	**Emulsione di bitume**	11	8	19	1	*A B	—

Testo tedesco:

352-*a*	381-*a*	**Cement - und Betonwaren:** Schoferkaminsteine
206-*a*	824-*a*	**Bitumennemulsion**

Con la stessa data la voce 190/2320 che già figura in tariffa e quella 767-*a*/1227-*a* di cui al 10° supplemento alla tariffa stessa vengono annullate e sostituite dalle seguenti:

Testo italiano:

190	2320	**Argille** non nominate, greggie od anche macinate, in sacchi od alla rinfusa.	21	8	22	2	III	—
767-*a*	1227-*a*	**Cotone** cioè: spazzature, non più utilizzabili come fibre tessili, provenienti dalla fabbricazione dei cascami destinati alla pulitura delle macchine ecc. .	14 w	6	20	2	III	—

Testo tedesco:

2320	190	**Ton**, roh, auch gemahlen, lose oder in Säcken
1227-*a*	767-*a*	**Kehricht** aus Putzwollfabriken zur Reinigung von Maschinen etc. als Gespinnstfasern nicht mehr verwendbar.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 405 (R.).

Costituzione degli inventari del materiale d'esercizio delle Sezioni Lavori.

Per provvedere alla costituzione dei nuovi inventari del materiale di esercizio delle Sezioni Lavori si sono pubblicate, in fascicolo separato, apposite *Norme* che verranno inviate al Servizio Lavori (per la distribuzione alle dipendenti Sezioni) ed agli altri Uffici interessati, a cura del Servizio Ragioneria.

Ordine di Servizio N. 406. (C.).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 396-1912).

Con validità dal 1° gennaio 1913, devono essere introdotte nella tariffa diretta italo-austro-ungarica (ediz. 1° gennaio 1912), le seguenti modificazioni ed aggiunte.

PARTE I *B*.

Pag. 89. - Posizioni 1444/727 e 1445/728.

Annullare la classificazione italiana e sostituirla come segue:

4	5 8	11 13

Inserire le seguenti posizioni:

1445*a*	728*a*	Vasche da bagno, di lamiera di ferro, smaltate, non imballate.	4	5 8	11 13	II	A I	A II	I c, f. k
1445*b*	728*b*	— come sopra imballate.	4	5 8	11 13	II	III	IV	I b, d. g
1445*c*	728*c*	Vasche da bagno, di lamiera di ferro, stagnate o zincate, imballate o non imballate.	4	5 8	11 13	II	A I	A II	I c, f. k

Pag. 175. - Annullare il testo della posizione 3747/223 e sostituirlo come segue:

Vasche da bagni - vedi Ferro 1444-1445-*c*: Marmo in lavori semplici, esclusi gli ornati.

Testo tedesco della nomenclatura.

Pag. 186. - Annullare il testo della posizione 223/3747 e sostituirlo come segue:

«Badewannen-siehe Eisen n. 727-728 *c*; Marmor n. 2376-2379».

Pag. 193. - Inserire le seguenti posizioni:

728*a*	1445*a*	— aus Eisenblech, emailliert, unverpackt
728*b*	1445*b*	— wie vorstehend, verpackt
728*c*	1445*c*	— aus Eisenblech, verzinnt oder verzinkt, verpackt oder unverpackt.

PARTE I C.

Pag. 9. - Aggiungere la seguente nota:

(48) Soltanto per trasporti a carro completo ed a piccola velocità da o per la ditta Rütger.

Pag. 11-24. - Inserire, nelle sedi opportune, le seguenti stazioni austriache con le relative indicazioni e distanze:

Freistadt i. S.	St. B.	1050	742	—	855
Kötsch (48)	S. B.	540	234	327	310

PARTE II, fascicolo 1-a.

Tariffa eccezionale N. II pel trasporto di legname.

Inserire, nella sede opportuna, il nome della stazione di Kötsch coi seguenti prezzi per quintale:

			A	B	C	D	E
S. B.	Kötsch	Peri	1.48	1.48	1.38	1.38	1.48
		Pontebba	1.27	1.18	1.18	1.16	1.54
		Cormons	1.09	1.08	0.98	0.98	1.09
		Cervignano	1.09	1.08	1.01	1.01	1.09

DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI

(*fascicolo pubblicato a parte, edizione* 22 *dicembre* 1908).

Nelle « Disposizioni complementari speciali pel servizio italo-austro-ungarico », contenute nell'allegato 7 (ristampato col 2° supplemento), dev'essere introdotta la seguente aggiunta:

Pag. 8. - Inserire, nell' « Elenco dei termini di resa supplementari fissi », il seguente punto 10-*a*:

10*a*. Pel transito a Trieste St.B. dei trasporti a grande velocità da o per il binario industriale di raccordo Trieste St. B.-Trieste S. Sabba-Trieste-Zaule.	—	24	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 407 (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla rinuncia al mandato di rappresentante e di delegato della 17ª categoria del personale per la circoscrizione di Milano presentata dal Capo deposito di 1° grado sig. MONTAGNA Francesco, e mancando, perchè da tempo esonerato, anche il delegato supplente per la detta categoria e circoscrizione, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del Regolamento approvato con Decreto Ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della categoria 17ª appartenenti alla circoscrizione di Milano, per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al delegato della finitima circoscrizione di Torino sig. MIGLIORINI Giuseppe, Capo deposito di 1° grado, addetto al Deposito Locomotive di Alessandria.

Distribuito agli agenti delle classi 8, 9 *e* 10 *del Compartimento di Milano.*

Ordine di Servizio N. 408 (M. e C.).

Servizio merci a Spezia.

(Vedi Ordine di Servizio N. 144-1912).

Lo scalo di Spezia denominato « Valdellora » facente parte integrante della stazione di Spezia e specializzato, come da Ordine di servizio N. 144-1912, per tutti i trasporti a piccola velocità ordinaria delle merci, a carro completo, delle ultime tre classi, dal giorno 23 dicembre 1912 viene ammesso alle rispedizioni in dettaglio, da eseguirsi pure a piccola velocità ordinaria, delle farine colà in arrivo a carro completo.

Per le dette rispedizioni è dovuta la tassa suppletiva, per tonnellata indivisibile, di centesimi 25, che dovrà venire esposta separatamente a partenza sui documenti di trasporto con opportuna annotazione e riscossa insieme con le altre tasse in partenza o in arrivo secondo che si tratti di spedizioni in porto affrancato od in assegnato.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1909) » a pagina 94 di fronte al nome di Spezia si dovrà aggiungere il richiamo (***) riportando in calce la seguente annotazione:

(***) Congiunto alla stazione di Spezia havvi lo scalo denominato Valdellora facente parte integrante della stazione di Spezia, e specializzato per i trasporti a piccola velocità ordinaria a carro completo, in partenza e in arrivo, di merci delle ultime tre classi.

Detto scalo è pure ammesso alla rispedizione a piccola velocità ordinaria in dettaglio, limitatamente alle farine, contro pagamento della tassa suppletiva di centesimi 25 per tonnellata indivisibile.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 409 (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra le ferrovie dello Stato e la Società di navigazione a vapore " Puglia " per il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci fra l'Italia e taluni scali marittimi della costa orientale adriatica.

Col 1° gennaio 1913 andrà in vigore, in via di esperimento, un *servizio cumulativo ferroviario-marittimo* fra le Ferrovie dello Stato e la Società di navigazione a vapore « Puglia », avente per iscopo il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci fra l'Italia ed alcuni scali marittimi della costa orientale adriatica, in transito per i porti di Venezia, Ancona, Barletta, Bari e Brindisi.

Mentre si invitano le stazioni a prendere esatta conoscenza dei due volumi delle « Condizioni e Tariffe » (1), che vengono distribuiti in ordine a questo nuovo servizio, per essere in grado di fornire le informazioni e gli schiarimenti di cui venissero richieste dal pubblico, e di assicurare il regolare e spedito svolgimento del servizio medesimo, si richiamano qui appresso, con qualche norma particolare per la loro esatta applicazione, le disposizioni più importanti e quelle che, comunque, possono interessare anche il personale cui non vengono comunicati i detti volumi delle « Condizioni e Tariffe ».

I. - Eseguimento e tassazione dei trasporti.

A — *Viaggiatori*.

1° *Stazioni ferroviarie italiane e scali esteri ammessi al servizio*. Le corrispondenze fra le stazioni ferroviarie e gli scali

(1) Il primo volume contiene tutto ciò che concerne i trasporti di viaggiatori e bagagli, il secondo tutto quanto riguarda i trasporti di merci.

marittimi, per le quali è prevista la istituzione di biglietti diretti di corsa semplice e di andata e ritorno delle tre classi, trovansi elencate nel quadro allegato A al presente Ordine di Servizio, colla indicazione del transito di mare rispettivo.

Risultano dal detto quadro per quali delle corrispondenze previste i biglietti verranno posti in distribuzione soltanto in seguito e cioè man mano che ne sia riconosciuto il bisogno, secondo le informazioni che saranno per dare al riguardo le stazioni e le agenzie marittime interessate.

3° *Formato, specie e colore dei biglietti.* I biglietti hanno forma di libretto e sono dei colori seguenti: 1ª classe, giallo; 2ª classe, verde; 3ª classe, bruno. Essi contengono distinti tagliandi per i percorsi ferroviari e marittimi.

I biglietti non sono valevoli se non portano sulla copertina e sui tagliandi il timbro a secco dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nonchè il timbro a data della stazione o dell'ufficio che li ha emessi.

3° *Treni e piroscafi.* I viaggiatori hanno diritto di valersi: per la percorrenza ferroviaria, di qualsiasi treno delle Ferrovie dello Stato avente vetture della rispettiva classe, salve le esclusioni e le limitazioni di servizio risultanti, per determinati treni, dagli orari ufficiali; per la percorrenza marittima, dei piroscafi della Società di Navigazione « Puglia » adibiti alle linee postali sovvenzionate.

4° *Durata della validità.* La durata della validità dei biglietti è di giorni 10 per quelli di corsa semplice e di giorni 30 per quelli di andata e ritorno. Essa decorre dalle ore 0 del giorno successivo a quello della distribuzione, risultante dal bollo della stazione o dell'ufficio emittente, e scade alle ore 24 dell'ultimo giorno utile. Il viaggio può essere incominciato anche nei giorni successivi a quello d'acquisto del biglietto, bene inteso entro i limiti della validità del biglietto stesso.

5° *Proroghe.* In caso di ritardo nell'arrivo del treno, o nella partenza o nell'arrivo del piroscafo, che impedisca al viaggiatore di ultimare il viaggio entro il periodo di validità del biglietto, la

validità stessa viene prorogata gratuitamente del tempo necessario per la effettuazione del viaggio che rimane da compiere.

La validità dei biglietti di andata e ritorno può anche essere prorogata, a richiesta dei viaggiatori, una sola volta per un periodo non superiore a quello della validità originaria, ma non inferiore a giorni 10, mediante pagamento, per ogni giorno di proroga, di una tassa supplementare corrispondente all'uno per cento del prezzo complessivo del biglietto.

La domanda della proroga deve essere fatta prima che scada la validità originaria del biglietto.

La concessione delle proroghe di cui sopra, gratuita od a pagamento, colla indicazione della data di ulteriore scadenza, sarà fatta figurare sul biglietto mediante il completamento della formula che vi è all'uopo stampata.

La proroga a pagamento può essere accordata da qualsiasi stazione ferroviaria di fermata o dalle agenzie della navigazione; quella gratuita soltanto dall'agenzia di navigazione del transito di mare indicato dall'itinerario del biglietto.

Nel caso che, per ritardo nell'arrivo del treno, possa mancare la coincidenza col piroscafo, il Capo della stazione del transito di mare deve darne immediato avviso alla locale agenzia di navigazione per l'applicazione — se del caso — della detta proroga gratuita della validità dei biglietti.

6° *Fermate*. Il numero massimo delle fermate intermedie cui il viaggiatore ha diritto, riferibilmente alla percorrenza ferroviaria, risulta indicato sul frontispizio dei biglietti ed è in massima stabilito in conformità di quanto è al riguardo ammesso dalla tariffa differenziale *A*.

Durante il percorso marittimo, il viaggiatore ha facoltà di fermarsi in qualsiasi porto intermedio servito normalmente dal piroscafo.

7° *Ragazzi*. Per questo servizio cumulativo non si distribuiscono biglietti a prezzo ridotto per ragazzi, per dar modo di fruire, coll'acquisto di biglietti separati, del trattamento che ciascuna Amministrazione accorda pel loro trasporto sulla rispettiva percorrenza e cioè: sulla percorrenza ferroviaria, trasporto gratuito pei ragazzi di età inferiore ai 3 anni e riduzione del 50 %

per quelli dai 3 ai 7 anni; sulla percorrenza marittima, trasporto gratuito per quelli fino ai 5 anni e riduzione del 50 % per quelli dai 5 ai 10 anni.

8° *Controlleria.* I tagliandi dei biglietti debbono essere staccati dal personale di servizio, rispettivamente della ferrovia e della navigazione, al termine delle relative percorrenze. I tagliandi presentati isolatamente sono da considerare nulli e debbono essere ritirati se il viaggiatore non presenta nel tempo stesso la copertina e le rimanenti parti del biglietto.

La foratura di partenza e quella occorrente nei casi di fermate intermedie, nonchè la foratura di controlleria dei percorsi eseguiti, saranno da praticarsi nelle apposite caselle stampate sui tagliandi della percorrenza ferroviaria.

9° *Cambio di classe.* È ammesso il passaggio in una classe superiore a quella portata dal biglietto, tanto sulla ferrovia quanto sui piroscafi, ma limitatamente al percorso di ciascuna Amministrazione, verso pagamento della differenza fra i prezzi delle due classi a tariffa ordinaria e delle tasse accessorie.

10° *Esazioni suppletive.* Le esazioni per i trasporti dei viaggiatori sono fatte dagli agenti di ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ferroviario o marittimo, e non mai per il percorso complessivo, qualunque sia il motivo dell'esazione, eccezione fatta delle tasse per la proroga della validità dei biglietti di andata e ritorno.

B — Bagagli e velocipedi.

11° *Limiti del servizio diretto.* La registrazione diretta dei bagagli e dei velocipedi è ammessa fra le stazioni e gli scali marittimi, e per gli stessi itinerari, per i quali si distribuiscono i biglietti diretti secondo l'Allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

12. *Registrazione.* Per l'eseguimento dei trasporti in servizio cumulativo dei bagagli e dei velocipedi viene usato, tanto dalle stazioni ferroviarie quanto dalle agenzie della navigazione, il bollettario Mod. CI-263 del servizio internazionale.

13° *Franchigia di bagaglio.* Nessuna franchigia, toltane quella del bagaglio a mano nella quantità e misura consuete, è accordata per il trasporto del bagaglio sulla ferrovia.

Sui piroscafi della Società « Puglia » ogni viaggiatore ha diritto al trasporto gratuito del proprio bagaglio nella misura di 100 Kg. per la 1ª classe e di 70 Kg. per la 2ª e la 3ª classe.

Tale franchigia non si estende in alcun caso alle *tasse accessorie* che sono dovute, secondo la relativa tariffa, per le operazioni di trasporto dei bagagli e dei velocipedi dalla ferrovia al piroscafo o viceversa nella località transito di mare.

Sui biglietti che vengono presentati per la fruizione della franchigia, e precisamente sul tagliando afferente alla percorrenza marittima, la stazione che effettua la registrazione deve apporre il bollo « Bagaglio », o praticarvi a mano conforme annotazione.

14° *Operazioni di consegna e di ricevimento delle spedizioni di bagaglio registrato nelle stazioni transito di mare.* Le operazioni di scambio dei bagagli registrati si faranno nelle stazioni ferroviarie di transito e cioè: Venezia S. L., Ancona stazione, Bari e Brindisi stazione. La Società di Navigazione provvederà a sua cura e spese per il trasporto dei bagagli dalla stazione a bordo o viceversa.

Qualora la Società di navigazione non provveda, entro 24 ore dall'avviso ricevuto, al ritiro dei bagagli, dovrà corrispondere alle ferrovie dello Stato un diritto di deposito in ragione di L. 0.05 per collo e per ogni 24 ore indivisibili, col minimo di L. 0.10.

C — Merci.

15° *Stazioni ferroviarie italiane e scali esteri ammessi al servizio.* Sono ammessi al servizio:

a) le stazioni delle Ferrovie dello Stato nominate nell'elenco allegato N. 1 alle « Condizioni e Tariffe »;

b) gli scali marittimi esteri indicati nell'elenco allegato N. 2 alle « Condizioni e Tariffe ».

16° *Modo di trasporto ed inoltro delle merci.* Il trasporto delle merci sulla percorrenza ferroviaria da o per il porto italiano di transito più vicino alla stazione ferroviaria di arrivo o di partenza, oppure da o per quell'altro porto che il mittente, come gliene è fatta facoltà dall'art. 5 delle « Condizioni », avesse indicato sul documento di trasporto quale punto di transito, avrà luogo esclusivamente a *piccola velocità,* con le stesse norme e con i treni stabiliti per i consimili trasporti in servizio interno.

Qualora le spedizioni pervenissero, per errore, ad un porto di transito diverso da quello più vicino alla stazione ferroviaria di partenza o di arrivo, ovvero da quello che il mittente avesse prescritto sul documento di trasporto, la stazione del porto di transito darà ugualmente corso alle spedizioni medesime, ferma restando, però, l'applicazione delle tasse in base all'istradamento ferroviario più breve od a quello chiesto dal mittente. La stazione del porto di transito dovrà segnalare tali erronei istradamenti sugli appositi moduli CI-551, da inviarsi quindicinalmente al Controllo merci cumulativo internazionale di Torino.

17° *Documenti di trasporto.* La lettera di vettura modulo CI-143 valevole per il nuovo servizio cumulativo consta di tre tagliandi e, per le spedizioni dall'Italia, deve essere redatta dallo speditore, al quale verrà rilasciato come ricevuta il tagliando che porta l'intestazione « *Duplicato* », col timbro a data della stazione di partenza.

Gli altri due tagliandi saranno inoltrati con la merce, senza che occorra compilare alcun foglio di via, fino alla stazione del porto italiano di transito, la quale ne tratterrà uno per gli effetti contabili di cui al seguente punto 30 e consegnerà l'altro, insieme con la merce, alla Società di navigazione « Puglia ».

Per le spedizioni in arrivo all'Italia, spetterà alla Società anzidetta di compilare la lettera di vettura occorrente per l'inoltro delle spedizioni sul percorso ferroviario, indicando, al posto della firma del mittente, il nome del mittente stesso, ed apponendovi di contro il proprio bollo. Il tagliando « *duplicato* », munito del timbro a data, sarà rilasciato dalla stazione ferroviaria del porto italiano di transito alla Società di navigazione; gli altri due tagliandi proseguiranno fino alla stazione destinataria, che ne con-

segnerà uno al destinatario all'atto dello svincolo della merce insieme con la polizza di carico, con i documenti di dogana e con quelli altri che fossero di sua spettanza, e tratterrà l'altro per allegarlo al riassunto degli arrivi.

Le lettere di vettura devono essere redatte in lingua italiana e contenere tutte le indicazioni richieste dallo stampato, comprese quelle relative al nome ed all'indirizzo del mittente e del destinatario, occorrendo che, specialmente queste ultime, siano fatte risultare chiare e precise quanto più è possibile, per evitare ritardi o disguidi nell'inoltro e nella riconsegna delle spedizioni e nel recapito degli eventuali avvisi o comunicazioni che dovessero essere dati alle parti.

Sul percorso ferroviario non sono ammesse spedizioni all'ordine. Per i trasporti, pertanto, in partenza dall'Italia, per i quali il mittente domandasse l'emissione della polizza di carico *all'ordine*, le stazioni, nell'ammettere sul documento di trasporto la relativa domanda scritta, esigeranno che sul documento stesso sia indicata quale destinataria la Società di navigazione « Puglia », la quale è incaricata della compilazione di detta polizza di carico.

Si fa, poi, presente, specialmente alle stazioni dei porti italiani di transito, che per le partite di merci, anche se dirette ad uno stesso destinatario, per il cui trasporto sulle linee ferroviarie occorra l'impiego di più vagoni, deve essere compilata una lettera di vettura per ogni vagone, ciascuno dei quali è da considerarsi, agli effetti dell'applicazione delle tasse, come formante una spedizione separata. L'eventuale rimanenza di partita non occupante un vagone sarà pure considerata come una spedizione a parte.

Riguardo alla polizza di carico si avverte, infine, che, nel caso in cui grosse partite provenienti dagli scali esteri e dirette ad uno stesso destinatario siano, per il percorso marittimo, scortate da una sola polizza di carico, questa sarà allegata alla lettera di vettura della prima spedizione ferroviaria, e sulle altre ne verrà fatta menzione. Se invece i destinatari sono diversi, a ciascuna lettera di vettura sarà allegato un duplicato della polizza di carico, da compilarsi a cura della Società di Navigazione, per la parte che riguarda ciascun destinatario.

18° *Accettazione dei trasporti.* Come risulta dall'art. 6 delle « Condizioni », l'imballaggio delle merci deve essere adatto anche al trasporto marittimo.

Le stazioni, quindi, alle quali è lasciato di giudicare sulla sufficienza o meno degli imballaggi adoperati per i trasporti loro presentati, devono ricordare sempre che l'imballaggio delle merci occorre sia in ogni caso tale da rispondere alle condizioni, del tutto particolari, del trasporto marittimo, più difficili di quello terrestre, a causa delle più laboriose operazioni di imbarco, sbarco e collocamento nelle stive, del bagnamento dei colli nei casi di pioggia durante le dette operazioni di imbarco e sbarco, degli spostamenti facilmente prodotti pel rullio normale, e, peggio ancora, per quello con mare agitato.

Occorre pertanto che le stazioni usino la maggiore oculatezza e diligenza nell'assicurarsi che i trasporti loro presentati si trovino in condizioni di imballaggio tali da garantirne l'incolumità anche per il percorso di mare, e qualora tali condizioni non sussistano, devono rifiutare le merci, salvo che lo speditore riconosca, con apposita annotazione sul documento di trasporto, la mancanza o la insufficienza dell'imballaggio e rilasci anche una dichiarazione di garanzia sull'apposito modello (allegato N. 6 alle « Condizioni e Tariffe »).

19° *Trasporto da o per stazioni ferroviarie non ammesse al servizio cumulativo.* Le stazioni ferroviarie dello Stato, non ammesse al servizio cumulativo di cui trattasi, potranno accettare ugulmente, se abilitate al servizio della piccola velocità, spedizioni destinate agli scali esteri, appoggiandole, per il ricarteggio, alla più vicina stazione ammessa al servizio diretto, computando sino a questa le tariffe ferroviarie interne competenti. Tali spedizioni devono essere accompagnate, oltrechè dalla ordinaria lettera di porto valevole per il tratto fra la stazione non ammessa e quella ammessa, anche dalla lettera di vettura conforme al modello allegato N. 7 alle « Condizioni e Tariffe », compilata dallo speditore, per l'ulteriore percorrenza, e dagli altri documenti necessari per compiere le formalità doganali, daziarie, di polizia e simili occorrenti per dar corso alla nuova spedizione, comprese le dichiarazioni per le dogane e le dichiarazioni per le statistiche.

Il duplicato della lettera di vettura dovrà essere inviato al mittente per mezzo della stazione di originaria provenienza. Gli altri due tagliandi verranno inoltrati con la merce, allegando ad uno di essi, per la consegna al destinatario, il documento relativo alla spedizione originaria e tutti quegli altri che si riferissero alla nuova spedizione.

Per le spedizioni in senso inverso, cioè dagli scali esteri a località italiane non ammesse al servizio cumulativo, la stazione incaricata del ricarteggio compilerà d'ufficio il documento di trasporto necessario per il proseguimento della merce, allegandovi un tagliando della lettera di vettura originaria redatta dalla Società di Navigazione « Puglia », la polizza di carico e gli altri documenti da consegnarsi al destinatario.

I trasporti in provenienza da stazioni di ferrovie estere, che fossero destinati a scali esteri ammessi a questo servizio, ovvero che provenissero da detti scali e fossero destinati a stazioni di ferrovie estere, possono aver luogo in base al servizio cumulativo, purchè siano appoggiati ad intermediari, presso le stazioni di confine od altre italiane intermedie ammesse al servizio medesimo, a cura dei quali dovrà essere provveduto allo svincolo delle originarie spedizioni ed alla successiva rispedizione, non ammettendosi per siffatti trasporti nè il carteggio diretto, nè la rispedizione d'ufficio.

20° *Scambio delle merci ai transiti.* Lo scambio delle merci fra le Ferrovie dello Stato e la Società di Navigazione « Puglia » negli scali di Ancona Porto e Brindisi Porto e nelle stazioni di Bari e Barletta, sarà fatto sui carri ferroviari, per le spedizioni a carro completo, ed a magazzeno, per le spedizioni in dettaglio.

Nello scalo di Venezia, invece, lo scambio delle merci, tanto a carro completo, che in dettaglio, sarà fatto sotto paranco del piroscafo ormeggiato al molo di S. Basilio.

21° *Termini per la consegna delle merci. Tasse di sosta ai transiti.* La consegna delle merci dalle Ferrovie dello Stato alla Società « Puglia » avrà luogo nel giorno stabilito dall'itinerario per l'approdo dei piroscafi e non meno di 12 ore prima della partenza dei piroscafi stessi.

Qualora la consegna non potesse effettuarsi nel giorno stabilito dall'itinerario, o, per l'attesa dell'itinerario medesimo, la merce

dovesse rimanere giacente più di tre giorni, dovranno essere applicate le tasse di sosta indicate nella tabella delle tasse accessorie, allegato N. 3 alle « Condizioni e Tariffe ».

22° *Ricognizione dei trasporti.* Lo scambio dei trasporti ai transiti si effettuerà mediante il riconoscimento in contraddittorio, fra gli agenti dell'Amministrazione ferroviaria e quelli della Società di Navigazione, del numero, specie, condizione e peso di ciascun collo di merce, in confronto delle indicazioni portate dai documenti di trasporto e di dogana che accompagnano le spedizioni.

23° *Assegni e spese anticipate.* Il mittente ha facoltà di gravare le spedizioni di una somma a titolo di assegno fino a raggiungere, a giudizio della stazione o dello scalo marittimo di partenza, il valore della merce, più l'ammontare dei prezzi di trasporto e delle tasse accessorie.

Per il rimborso degli assegni agli aventi diritto, valgono le norme ordinarie; occorrerà soltanto tener presente che, all'atto del pagamento dell'assegno, le stazioni dovranno trattenere, oltre alla provvigione spettante alle Ferrovie dello Stato, anche quella riguardante la Società di Navigazione, e cioè complessivamente L. 1.25 per ogni cento lire indivisibili.

Il mittente non può gravare le spedizioni di spese anticipate per qualsiasi titolo. Soltanto nelle rispedizioni di merci in porto assegnato, provenienti da stazioni delle Ferrovie dello Stato non ammesse al servizio diretto, le stazioni incaricate della rispedizione potranno gravare come spesa anticipata, esente da provvigione, le somme che rappresentano il porto e le altre spese relative al trasporto anteriore, somme che devono sempre essere giustificate da documenti da allegarsi alla lettera di vettura.

24° *Merci escluse dal trasporto od ammessevi condizionatamente.* Si raccomanda alle stazioni di tenere ben presente l'esclusione dal servizio di cui si tratta di alcune merci tassativamente indicate nell'art. 8 delle « Condizioni », affinchè non avvengano erronee accettazioni di merci non ammesse.

Per quelle che possono essere ammesse condizionatamente, le stazioni riceveranno di volta in volta le opportune istruzioni dalla

rispettiva Divisione di Movimento, alla quale sono da deferirsi le domande degli speditori intese a prendere accordi preventivi per il trasporto.

Riguardo alle partite di merci di 20 tonnellate o più, per le quali, conforme l'art. 13 delle « Condizioni », l'accettazione è subordinata alla possibilità del carico sul piroscafo, *la stazione di partenza, venendo dal mittente preavvisata una partita in simili condizioni, dovrà subito informarsi presso la Società di Navigazione « Puglia », per il tramite della stazione del porto di transito ove dovrebbe essere imbarcata la merce, se questa può essere caricata col primo piroscafo, ed accetterà la spedizione soltanto quando abbia ricevuta risposta affermativa.*

Verificandosi che, in conseguenza di inesatta dichiarazione, sia stata accettata ed inoltrata in base al servizio cumulativo una spedizione composta di cose escluse, la stazione che scopre l'irregolarità dovrà sospendere senz'altro il trasporto e darne avviso al mittente, se l'irregolarità stessa fu scoperta a partenza, ovvero alla stazione mittente od a quella del porto italiano di transito, secondo che trattisi di spedizioni da o per l'Italia, se la irregolarità fu constatata durante il viaggio sulle linee ferroviarie.

In questo secondo caso, la stazione di partenza o del porto di transito che riceve l'avviso della sospensione del trasporto, deve, a sua volta, provvedere ad informare della cosa il mittente per promuovere i provvedimenti opportuni per la riconsegna, per il deposito, per il ritorno, o per quanto altro può riflettere l'ulteriore seguito da dare alla spedizione.

Per i trasporti provenienti dagli scali esteri, l'avviso al mittente per i provvedimenti suddetti, dovrà essere dato a mezzo della Agenzia della Società « Puglia », e quindi per il tramite della stazione del porto italiano di transito dalla quale il trasporto fu inoltrato.

Qualora il mittente, in seguito all'avviso ricevuto, si presti a dare disposizioni di esecuzione possibile, le stazioni si regoleranno come nei casi di modificazione al contratto di trasporto; in caso diverso, considereranno la spedizione come abbandonata ed adotteranno, di propria iniziativa, quei provvedimenti che le particolari circostanze richiedono, salvo a riferire d'urgenza alla rispettiva Divisione di Movimento per le ulteriori disposizioni.

25° *Tassazione dei trasporti.* Per l'esatta tassazione dei trasporti eseguiti in base al nuovo servizio cumulativo ferroviario-marittimo, si richiama in particolar modo l'attenzione delle stazioni sulle norme per il computo dei prezzi che figurano in principio del Capo III delle « Condizioni e Tariffe ».

Le tariffe applicabili ai trasporti anzidetti sono due: la tariffa N. 1 vale per le spedizioni in partenza dall'Italia, quella N. 2 per le spedizioni in destinazione dell'Italia.

Le tariffe stesse indicano il prezzo complessivo per l'intiero percorso ferroviario marittimo, prezzo che varia per classe di merce e per zona di percorrenza ferroviaria, secondo le indicazioni risultanti dalla « *Nomenclatura e classificazione* », nonchè dallo elenco delle stazioni, allegato N. 1 alle « Condizioni e Tariffe ».

Si ritiene, poi, opportuno porre in evidenza che per le spedizioni in transito per il porto di Ancona, da o per qualunque scalo marittimo estero, escluso Fiume, i prezzi di trasporto vanno aumentati degli importi indicati in calce ai prospetti delle due tariffe; per i trasporti, invece, da o per lo scalo di Fiume, sempre in transito per il porto di Ancona, i prezzi stessi vanno diminuiti degli importi pure indicati in calce ai detti prospetti.

Per le spedizioni, poi, in transito per il porto di Venezia, i prezzi di trasporto devono sempre essere diminuiti degli importi indicati in calce ai ripetuti prospetti, facendo attenzione alle quote che devono detrarsi secondo che trattisi di trasporti da o per Fiume, oppure da o per gli altri scali marittimi esteri.

Per le merci contrassegnate nella nomenclatura con un asterisco (*) sono da riscuotersi, in aggiunta ai prezzi delle due tariffe, i sopranoli indicati a pag. 106 delle « Condizioni e Tariffe ».

Per i trasporti di telerie, tovaglierie, tessuti di canapa, ecc., in partenza dall'Italia, sono da applicarsi, qualora risultino inferiori a quelli della tariffa N. 1, i prezzi speciali pure indicati nella ricordata pagina delle « Condizioni e Tariffe ».

Quando le parti chiedano di eseguire esse le operazioni di carico o di scarico delle merci nelle stazioni ferroviarie di partenza o di arrivo e ciò sia consentito dalle norme vigenti per il servizio interno, oppure quando tali operazioni siano, secondo le accennate norme, obbligatorie per le parti stesse, dovrà dedursi dal prezzo di trasporto la quota di L. 0.49 per tonnellata, giustificando tale

abbuono con annotazione nell'apposita sede dei diversi tagliandi della lettera di vettura.

Nei casi in cui, per richiesta del mittente od in seguito a disguido per mancato approdo imputabile a forza maggiore, i trasporti siano istradati per uno dei porti italiani di transito, pei quali nell'elenco, allegato N. 1 alle « Condizioni e Tariffe », non è indicata la distanza nè la relativa zona, le stazioni dovranno formare la distanza medesima con i prontuari in vigore per il servizio interno, ed agli effetti di stabilire il prezzo applicabile a seconda delle diverse zone, terranno presente che le zone da 1 a 75 corrispondono alle distanze da Km. 1 a 150 con la progressione di 2 in 2 chilometri; quelle da 76 a 145 alle distanze da Km. 151 a 500 con la progressione di 5 in 5 chilometri; quelle da 146 a 175 alle distanze da Km. 501 ad 800 con la progressione di 10 in 10 chilometri.

Con lo stesso sistema dovrà essere stabilita la zona di tariffa applicabile per la percorrenza effettiva riguardo alle spedizioni che, per effetto di interruzione di linea o di modificazione al contratto di trasporto, percorressero, sulle linee ferroviarie, da o fino alla stazione del porto di transito, un itinerario diverso da quello normale.

Per i trasporti, inoltre, con un percorso ferroviario eventualmente superiore ad 800 chilometri, si dovrà applicare il prezzo della zona 175 per i primi 800 chilometri e quello indicato in fine alle due tariffe per ciascuno dei chilometri eccedenti gli 800.

Per migliore intelligenza delle stazioni nella tassazione dei trasporti valgano gli esempi esposti nei fogli che costituiscono l'allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

26° *Riscossione dei prezzi di trasporto, delle tasse e spese accessorie.* L'art. 10 delle « Condizioni » specifica per quali trasporti è obbligatoria l'affrancazione delle tasse.

Si avverte che per i trasporti in affrancato dovranno sempre essere riscosse a partenza le tasse di bollo delle polizze di carico, occorrenti in numero di almeno due esemplari per ogni trasporto, nonchè, quando ne ricorra il caso, la tassa di bollo di un esemplare della polizza di assicurazione, nella misura indicata dalla tabella delle tasse accessorie, allegato N. 3 alle « Condizioni e Tariffe ».

Qualora il mittente, con domanda per iscritto sulla lettera di vettura, richiedesse un numero maggiore di polizze, s'intende che le tasse di bollo relative dovranno essere riscosse di conformità.

Le spedizioni da stazioni delle Ferrovie dello Stato, non ammesse al servizio cumulativo, eseguite con appoggio ad una stazione ammessa, potranno, sempre quando non trattisi di merci per le quali è obbligatoria l'affrancazione, essere effettuate tanto in porto affrancato, quanto in assegnato; quando trattasi di spedizioni in affrancato la stazione non ammessa, oltre a riscuotere le tasse per il percorso fino alla più vicina stazione ammessa, dovrà richiedere alla stazione medesima quale importo deve esigere a titolo di deposito, per l'affrancazione delle tasse di trasporto e delle altre riguardanti il percorso dalla stazione ammessa allo scalo marittimo destinatario. Per tale deposito, che sarà fatto risultare sul documento di trasporto, la stazione non ammessa emetterà il Mod. CI-461 secondo le norme stabilite per i servizi di corrispondenza (vedasi l'art. 30 punto 1° delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » (Edizione 1° luglio 1909). Il deposito verrà liquidato allorchè giungerà dalla stazione ammessa la ripresa per l'ammontare delle anzidette tasse e spese.

Per i trasporti in affrancato provenienti da stazioni non ammesse al nuovo servizio cumulativo, la stazione ammessa incaricata della rispedizione in base al servizio cumulativo medesimo si assicurerà, prima di eseguire la rispedizione, che il mittente abbia effettivamente versato il deposito occorrente per l'affrancazione di tutte le tasse di trasporto e delle altre spese da pagarsi a partenza.

Qualora risulti che il mittente non versò alcun deposito, o lo fece in misura insufficiente, la stazione incaricata della rispedizione inviterà lo speditore, per il tramite della stazione di originaria provenienza della merce, a regolarizzare il deposito e lo avvertirà che, in caso diverso, non si potrebbe dar corso alla rispedizione in servizio cumulativo.

In caso di rifiuto, si domanderanno al mittente stesso le sue disposizioni, seguendo le norme vigenti per la giacenza delle merci.

Per le spedizioni dagli scali esteri eseguite in porto affrancato, le stazioni italiane destinatarie, verificando delle deficienze sulle

tasse pagate dallo speditore, dovranno curarne l'incasso dal destinatario prima della riconsegna della merce.

Parimente dovranno essere riscosse dal destinatario, anche se trattasi di spedizioni in affrancato ,le sopratasse in caso di abusi e quelle di maggior percorso per interruzione di linea o per modificazione al contratto di trasporto.

Per la riscossione od il pagamento in valuta d'oro od in valuta cartacea, coll'eventuale aumento dell'aggio, degli importi rappresentanti spese anticipate d'ufficio od assegni, e per l'incasso in valuta cartacea coll'eventuale aggio, dei diritti doganali di entrata in Italia, le stazioni si atterranno alle norme vigenti in materia per i trasporti in servizio internazionale.

Delle tasse e spese maturatesi fino all'arrivo delle merci alle stazioni dei porti di transito, sulle spedizioni per le quali è obbligatoria l'affrancazione, le stazioni stesse, ai sensi del 4° capoverso dell'art. 10 delle « Condizioni », faranno ripresa su quelle mittenti, le quali provvederanno per l'incasso dagli speditori dell'ammontare delle tasse e spese in parola.

27° *Modificazioni al contratto di trasporto, riduzione od annullamento di assegni.* Le disposizioni suppletive del mittente per le modificazioni al contratto di trasporto sono ammesse nei limiti e colle modalità stabilite dalle tariffe ferroviarie.

Le domande di riduzione od annullamento di assegni saranno inoltrate per la stessa via seguita dalla spedizione; pel rimanente, le stazioni si atterranno alle prescrizioni contenute nell'art. 25 delle « Norme pel servizio contabile delle gestioni merci ».

Allorchè dai mittenti, per maggiormente assicurare l'adempimento delle loro domande, venisse richiesto il preavviso telegrafico allo scalo marittimo di definitiva destinazione dei trasporti, le stazioni, oltre alla tassa fissa di L. 1, esigeranno anche il pagamento anticipato della spesa del telegramma ovvero un congruo deposito, da liquidarsi poi secondo le norme ordinarie.

Si rammenta che per l'annullamento di assegni, le stazioni dovranno ritirare, come di regola, il relativo scontrino di riconoscimento, e riscuotere, in pari tempo, la provvigione spettante alle Ferrovie dello Stato ed alla Società di Navigazione nella misura minima di L. 1.25,

28° *Corrispondenza di ufficio.* Le riserve per anormalità di qualunque genere saranno date alle stazioni interessate ed a quelle dei porti di transito nei modi e nei termini prescritti dai regolamenti in vigore per gli ordinari trasporti in servizio interno.

Per le giacenze, per il rifiuto delle merci ed in genere per tutto quanto ha attinenza con i trasporti effettuati in base al nuovo servizio, la corrispondenza sarà scambiata esclusivamente fra le stazioni ammesse al servizio e quelle di Ancona Porto, Bari, Barletta, Brindisi Porto e Venezia Marittima, le quali serviranno da intermediarie verso le locali Agenzie della Società di Navigazione « Puglia ».

29° *Reclami.* Le azioni contro l'Amministrazione, derivanti dal contratto di trasporto, si prescrivono col decorso di sei mesi.

Per i reclami riferentisi ad erronee tassazioni le stazioni si atterranno alle disposizioni generali contenute nell'art. 33 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », tenendo presente che la loro trattazione e definizione è di competenza dell'Ufficio Reclami tassazione merci di Torino.

II. - Contabilità dei trasporti.

30° *Registrazione dei trasporti.* Le spedizioni eseguite in base al servizio cumulativo ferroviario-marittimo di cui si tratta, dovranno, dalle stazioni italiane di partenza o di arrivo, essere scritturate nei registri e nei riassunti del servizio internazionale a piccola velocità.

Le stazioni transito di mare registreranno le spedizioni e gli arrivi, e provvederanno al regolamento dei conti con la Società di Navigazione, seguendo le istruzioni che verranno ad esse particolarmente impartite.

31° *Fornitura delle « Condizioni e tariffe » e delle lettere di vettura.* Le « Condizioni e Tariffe » e le apposite lettere di vettura Mod. CI-143 saranno distribuite, in tempo utile, a cura dell'Ufficio Contabilità dei prodotti di Firenze, a tutte le stazioni interessate.

Le stazioni alle quali pervenissero richieste di acquisto delle dette « Condizioni e Tariffe », che sono vendibili al pubblico al prezzo di L. 2 per ogni esemplare completo, dovranno farne domanda, nei modi d'uso, all'Ufficio predetto, il quale provvederà per l'invio e disporrà per la contabilizzazione dell'importo.

Le lettere di vettura Mod. CI-143 sono vendibili al pubblico al prezzo di centesimi cinque per ciascun esemplare; le stazioni non ammesse al servizio cumulativo di cui si tratta, che ne venissero richieste dai privati, potranno procurarsele dalla più vicina stazione ammessa.

Per le eventuali domande che fossero presentate dalle Ditte per la fornitura delle lettere di vettura con la riproduzione a stampa del proprio nome o della ragione sociale, le stazioni si regoleranno secondo il disposto dell'art. 35 delle Norme per il servizio contabile del Capo Stazione.

32° *Disposizione generale.* Per tutto quanto non è specialmente previsto dalle « Condizioni e Tariffe » e dal presente Ordine di Servizio, valgono, relativamente al percorso ferroviario, tutte le disposizioni generali in vigore per il servizio interno.

***

Le stazioni escluse dal servizio cumulativo, non venendo fornite della relativa tariffa, dovranno servirsi dell'elenco Allegato *C* al presente Ordine di Servizio, per provvedere all'appoggio delle proprie spedizioni alle stazioni più vicine ammesse e che si trovino sull'itinerario da seguirsi.

Per norma delle dette stazioni escluse dal servizio cumulativo, si avverte che non sono ammesse al servizio cumulativo medesimo:

a) le merci alla rinfusa;

b) le merci di peso superiore a Kg. 1000 per collo, se in provenienza o destinazione degli scali di Antivari, Cattaro, Curzola, Fiume, Gravosa, Pola, Spalato e Zara, ed a Kg. 600, se in provenienza o destinazione degli scali di Corfù, Durazzo, Metko-

vich, Prevesa, Salahora, S. Giovanni di Medua, Santa Maura, Santi Quaranta e Valona;

c) le merci di volume superiore a metri cubi 2 per collo;

d) le merci di lunghezza superiore a 6 metri e a 2 metri nelle altre dimensioni, sempre entro il volume massimo di 2 metri cubi;

e) le merci spedite da Amministrazioni dello Stato con richiesta importante riduzione di tariffa e quelle per le quali vi sia divieto di trasporto per ragioni di ordine e sanità pubblica o per qualsivoglia altro motivo;

f) le merci gravate di spese anticipate non rappresentanti porto anteriore esposto d'ufficio;

g) le merci pericolose, come: le materie soggette a combustione spontanea (sodio, potassio, fosforo, ecc.); quelle che possono determinare l'accensione delle altre con le quali venissero a contatto (acido nitrico, ecc.); i gas compressi o ridotti allo stato liquido; i composti chimici esplodenti (acido picrico; picrati; fulminati d'oro, d'argento e di mercurio; nitrocellulosa; ecc.); gli esplosivi composti o preparati per l'applicazione (polveri piriche, dinamite, capsule, cartuccie, spolette, ecc.); i fuochi lavorati (fuochi artificiali, miccie, ecc.).

***

Circa i giorni di partenza dei piroscafi della Società di Navigazione « Puglia » dai singoli porti di transito ammessi al servizio, saranno distribuiti appositi avvisi, che le stazioni dovranno aver cura di tenere esposti nelle biglietterie e negli scali della piccola velocità.

Circolare N. 97 (R.).

Pagamenti degli avventizi temporanei coi fondi delle stazioni.

In seguito al nuovo ordinamento in vigore dal 1° novembre 1912, si è riconosciuto l'opportunità di estendere anche agli Uffici distaccati delle nuove divisioni Veicoli la facoltà già conferita ai Capi delle sezioni di Trazione riguardo al pagamento del personale avventizio assunto per bisogni temporanei e che non sia possibile di comprendere nei ruoli ordinari.

Tali uffici potranno quindi prelevare i fondi necessari dalla stazione in sede con Mod. *B*-99-*d*, seguendo le modalità all'uopo stabilite dall'Istruzione N. 4/1909 e dal punto 1° e seguenti della Istruzione N. 1-1910.

Circolare N. 98. (C.).

Biglietti di servizio Serie C.

Consta che talune delle principali stazioni fornite di biglietti speciali di sola andata per impiegati governativi e di quelli pure speciali di andata e ritorno dei quali è cenno nell'art. 7 della Concessione speciale *C*, usano distribuirli anche ai portatori dei biglietti di servizio serie *C*.

Ciò essendo contrario alle tassative disposizioni dell'art. 7 punto *f*) delle vigenti Norme contabili per il servizio dei viaggiatori, s'invitano le stazioni interessate ad attenersi strettamente

alle disposizioni stesse, rilasciando cioè, per i viaggi da effettuarsi con biglietti di servizio serie *C*, i prescritti Mod. I-201 per i viaggi di sola andata e mod. I-202 per quelli di andata e ritorno.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 99. (M. e C.).

Inoltro contabilità gestioni delle stazioni agli uffici di controllo dei prodotti.

(Vedi Istruzione N. 1-1911).

Si è constatato che i sacchi con i quali i riparti di Movimento trasmettono agli uffici di controllo le contabilità gestioni delle stazioni, vengono spesso caricati su vagoni o bagagliai dove si trovano spedizioni di pesce fresco, olio ed altre materie imbrattanti, per modo che i sacchi stessi giungono agli Uffici predetti talmente sudici da rendere perfino inintelligibili le indicazioni relative ai riparti cui appartengono.

Inutile aggiungere che, per tal motivo, le contabilità racchiuse nei sacchi sono spesse volte bagnate e deteriorate, ciò che è causa di inconvenienti, i quali debbono senz'altro cessare.

Si richiama, quindi, sul fatto l'attenzione del personale di stazione e dei treni, perchè il carico ed il trasporto dei sacchi venga fatto su vagoni o bagagliai dove non si trovino spedizioni di materie imbrattanti.

Gli ispettori di riparto ed i controllori del traffico dovranno invigilare perchè queste cautele vengano sempre osservate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9 e 15.

SERVIZIO CUMULATIVO FERROVIARIO-MARITTIMO FRA L'ITAL

QUADRO DEL

BIGLIETTI DI CORSA SE

Dalle stazioni sottoindicate agli scali marittimi controindicati, o viceversa	Antivari Via Bari	Cattaro Via Bari	Corfù Via Brindisi	Curzola (1)		Durazzo Via Brindisi
				Via Ancona	Via Bari	
Bologna	*	*	*	*	—	*
Firenze S. M. N. (2)	*	*	*	*	—	*
Foggia	*	*	*	—	*	*
Genova P. P.	*	*	*	*	—	*
Lecce	*	*	*	—	*	*
Livorno C. (2)	*	*	*	*	—	*
Milano C.	*	*	*	*	—	*
Modane	*	*	*	*	—	*
Napoli	*	*	*	—	*	*
Padova (2)	*	*	*	*	—	*
Potenza Inf. (2)	*	*	*	—	*	*
Reggio Cal. C.le (2)	*	*	*	—	*	*
Rimini	*	*	*	*	—	*
Roma Term.	*	*	*	*	—	*
Torino P. N.	*	*	*	*	—	*
Ventimiglia (2)	*	*	*	*	—	*
Verona P. V. (2)	*	*	*	*	—	*

(1) L'istituzione dei biglietti da e per questo scalo è riservata a quando se ne mani

(2) id. id. id. id. questa stazione è id. id. id. id

ESEMPI DI TASSAZIONE.

1. *Spedizione di* 1 *collo miele puro kg.* 39 *da Sambenedetto del Tronto a Prevesa-Inoltro via Ancona, più breve.*

Prezzo complessivo da Sambenedetto del Tronto a Prevesa:

Tariffa N. 1, zona 43, classe 12ª (peso minimo tassabile chilogrammi 50):

Lire 25.52 (cioè Lire 25.02, più il diritto suppletivo di Lire 0.50) × 0.05 = L. 1.30.

Si applica la tassa minima di	L.	2.00
Bollo della lettera di vettura	»	0.10
Bollo delle polizze di carico	»	0.30
Totale	L.	2.40

(più le eventuali tasse accessorie di cui l'allegato N. 3 alle « Condizioni e Tariffe »).

***

2. *Spedizione di* 3 *casse chiodi di rame kg.* 108 *da Susa a Valona-Inoltro via Venezia, più breve.*

Prezzo complessivo da Susa a Valona:

Tariffa N. 1, zona 138, classe 12ª:

L. 54.88 (cioè L. 57.95, meno l'importo di L. 3.07, giusta l'indicazione esistente a piè dei prospetti della tariffa) × 0.11	L.	6.05
Bollo della lettera di vettura	»	0.10
Bollo delle polizze di carico	»	1.30
Totale	L.	7.45

(più le eventuali tasse accessorie).

***

3. *Spedizione di 45 colli olive in natura kg. 4600 e di 10 colli cipolle kg. 800 da Rimini a Pola-Inoltro via Ancona, più breve.*

Prezzo complessivo da Rimini a Pola:

Tariffa N. 1, zona 47, classe 44ª (tariffa con vincolo di peso, essendo le due merci ascritte alla medesima classe).

L. 20.27 (cioè L. 19.77, più il diritto suppletivo di L. 0.50) × 5.4	L.	109.50
Bollo della lettera di vettura	»	0.10
Bollo delle polizze di carico	»	1.30
Totale	L.	110.90

(più le eventuali tasse accessorie).

***

4. *Spedizione 10 balle lana lavata (da considerarsi voluminosa) kg. 520 da Santi Quaranta a Bisceglie-Inoltro via Barletta, più breve.*

Prezzo complessivo da Santi Quaranta a Bisceglie:

Tariffa N. 2, zona 11, classe 14ª V:

L. 20.18 × 0.52	L.	10.50
Aumento del 50% per il volume	»	5.25
Bollo della lettera di vettura	»	0.10
Bollo delle polizze di carico	»	1.30
Totale	L.	17.15

(più le eventuali tasse accessorie).

***

5. *Spedizione di 10 colli paglierieci elastici imballati kg. 348 da Firenze P. al Prato a Fiume-Inoltro anormale via Venezia (anzichè via Ancona) a richiesta del mittente:*

Prezzo complessivo da Firenze P. al Prato a Fiume:

Tariffa N. 1, zona 105, classe 8ª V*:

L. 41.06 (cioè L. 47.13, meno l'importo di L. 6.07, giusta l'indicazione esistente a piè dei prospetti della tariffa) × 0.35	L.	14.40
Aumento del 50% per il volume	»	7.20
Sopranolo: L. 15 × 0.35	»	5.25
Bollo della lettera di vettura	»	0.10
Bollo delle polizze di carico	»	1.30
Totale	L.	28.25

(più le eventuali tasse accessorie).

***

6. *Spedizione di 80 colli tessuti di canapa kg. 6200 da Lecco a Zara-Inoltro via Venezia, più breve (km. 266).*

Sono da applicarsi i prezzi speciali indicati a pag. 106 delle «Condizioni e Tariffe», risultando inferiori a quelli della classe 18ª.
Percorso ferroviario: L. 0.0618 × 266 = L. 16,4388.
L. 16,4388 + 2,0473 (diritto fisso) = L. 18.4861.

L. 18.4861 × 6.2	L.	114.65
Percorso marittimo: L. 12 × 6.2	»	74.40
Bollo della lettera di vettura	»	0.10
Bollo delle polizze di carico	»	1.30
Totale	L.	190.45

(più le eventuali tasse accessorie).

* * *

7. *Spedizione di 80 colli semolino kg. 7800 da Ragusa a Cattaro-Inoltro via Brindisi, più breve (km. 846).*

Prezzo complessivo da Ragusa a Cattaro:

Tariffa N. 1, zona 175*, classe 47ª:

L. 38.63 × 7.8 . . . . L. 301.35

Prezzo supplementare per i chilometri (46) eccedenti gli 800 . . . . » 11.85

Tassa marittima di trasbordo (L. 3 × 7.8) . . . . . . » 23.40

Traversata dello Stretto di Messina (L. 0.50 × 8) . . . » 4.00

Bollo della lettera di vettura . . . . » 0.10

Bollo delle polizze di carico . . . . » 1.30

Totale L. 342.00

(più le eventuali tasse accessorie).

* * *

8. *Spedizione di 10 casse filati di lana kg. 500, assicurata pel valore di L. 4800 tanto per il percorso ferroviario, quanto per quello marittimo, da Monza a Corfù-Inoltro via Venezia, più breve (km. 271).*

Prezzo complessivo da Monza a Corfù:

Tariffa N. 1, zona 100, classe 8ª:

L. 41.74 (cioè L. 44.81, meno l'importo di L. 3.07, giusta l'indicazione esistente a piè dei prospetti della tariffa) × 0.5 . . . . L. 20.90

Assicurazione sul valore:

Percorso ferroviario L. 0.00174 × 271 × 10 . . . . . » 4.75

Percorso marittimo L. 0.25 × 48 . . . . » 12.00

Imposta sull'assicurazione riguardante il percorso ferroviario (L. 0.12 per L. 4.75 di premio di assicurazione) . . . . » 0.57

Aumento addizionale del 2% su detta imposta . . . . » 0.01

Bollo della lettera di vettura . . . . » 0.10

Bollo delle polizze di carico . . . . » 1.30

Bollo della polizza di assicurazione . . . . » 0.60

Totale L. 40.23

(più le eventuali tasse accessorie).

PROSPETTO dei prezzi dei biglietti di andata-ritorno in servizio cumulativo con la linea Santhià-Biella.

DA	A	Repartizione	Prezzi		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
		FF. d llo Stato	13.05	9.15	5.90
		Santhià-Biella	5.35	4.05	2.70
Alessandria	Biella	Totale	18.40	13.20	8.60
		FF. dello Stato	11.65	8.15	5.30
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Arona	»	Totale	17.40	12.50	8.20
		FF. dello Stato	8.85	6.20	4.00
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Borgomanero	»	Totale	14.60	10.55	6.90
		FF. dello Stato	8.55	6 —	3.90
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Borgosesia.	»	Totale	14.30	10.35	6.80
		FF. dello Stato	1.05	0.75	0.50
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Carisio.	»	Totale	6.80	5.10	3.40
		FF. dello Stato	5.85	4.10	2.65
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Gattinara	»	Totale	11.60	8.45	5.55
		FF. dello Stato	6.40	4.50	2.90
		Santhià-Biella	5.75	4.35	2.90
Romagnano Sesia . .	»	Totale	12.15	8.85	5.80

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 409-1912.

ELENCO delle stazioni delle Ferrovie dello Stato ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra l'Italia e taluni scali marittimi esteri della costa orientale adriatica.

Abano
Abbiategrasso
Acerra
Acireale
Acqui
Alassio
Alba
Albenga
Albissola Capo
Alessandria
Alfonsine
Altopascio
Angri
Annone
Aosta
Aquila degli Abruzzi
Aragona Caldare
Arcore
Arezzo
Argenta
Ariano di Puglia
Arona
Arquata Scrivia
Ascoli Piceno
Assoro
Asti
Augusta
Avellino
Avenza
Bagni della Porretta
Bagni di Montecatini
Bagnolo Mella
Barge
Bassano
Battaglia
Battipaglia
Baveno
Belluno
Benevento
Benevento P. Rufina
Bergamo
Bisceglie

Bologna
Bolzaneto
Bordighera
Borgo a Buggiano
Borgo S. Donnino
Borgosesia
Bra
Brescia
Broni
Bussoleno
Busto Arsizio
Caltagirone
Caltanissetta
Caluso
Camnago
Camogli
Campobasso
Campobello Ravanusa
Campoligure
Camposampiero
Cancello
Canelli
Canicattì
Cantù
Cantù Asnago
Capistrello
Capua
Cariati
Carmagnola
Carpi
Carrara
Casale Monferrato
Casalpusterlengo
Caserta
Cassano all'Jonio
Cassano d'Adda
Castelfranco Veneto
Castellamare Adriatico
Castellamare di Stabia
Castellina in Chianti
Castrogiovanni Calascibetta
Catania Acquicella
Catanzaro Marina
Catanzaro Sala
Cava dei Tirreni
Cerignola
Certaldo
Cesena
Chianciano
Chiaravalle
Chiavari
Chieti
Chivasso
Cittadella
Civitavecchia
Codogno
Como S. Giovanni
Conegliano

Corigliano Calabro
Cornuda
Corsico
Corteolona
Cortona
Cosenza
Cotrone
Crema
Cremona
Cuneo
Diano Marina
Dronero
Eboli Campagna
Empoli
Fabriano
Faenza
Fano
Ferrara
Finalmarina
Firenze C. di Marte
Firenze P. al Prato
Foggia
Foligno
Forlì
Frattamaggiore Grumo
Gallarate
Gallipoli
Genova Principe
Gerace
Giardini Taormina
Giarre Riposto
Gioia Tauro
Gioiosa Jonica
Giovinazzo
Girgenti
Grosseto
Imola
Incisa Belbo
Isernia
Ivrea
Jesi
Lavagna
Lecce
Lecco
Legnago
Legnano
Lercara bassa
Levanto
Licata stazione
Lissone Muggiò
Livorno Marittima
Livorno Torretta
Loano
Locate Triulzi
Lodi
Longarone Zoldo
Lucca
Lugo

Luserna S. Giovanni
Macerata
Maglie
Mandela
Mantova
Marigliano
Massa
Massalombarda
Melegnano
Melzo
Messina Centrale
Messina Porto
Mestre
Metaponto
Milano Lambrate
Milano P. Garibaldi
Milano P. Romana
Milano P. Sempione
Milano P. Ticinese
Milazzo
Modena
Molfetta
Moncalieri
Mondovì
Monopoli
Monselice
Monte Amiata
Montebelluna
Montelupo
Montepulciano
Montesilvano
Montevarchi
Monza
Mortara
Napoli
Narni
Navacchio
Nocera Inferiore
Nocera Umbra
Nogara
Noicattaro
Novara
Novi Ligure
Oneglia
Orbetello
Orte
Ortona
Orvieto
Ostiglia
Ostuni
Otranto
Ovada
Ozzano Monferrato
Padova
Palazzolo sull'Oglio
Palermo Porto
Palermo stazione
Paratico Sarnico

Parma
Pavia
Perugia
Pesaro
Pescara
Pescia
Pessione
Piacenza
Piadena
Pietrasanta
Pieve Monsummano
Pinerolo
Piombino
Pisa P. Fiorentina
Pisa P. Nuova
Pistoia
Poggibonsi
Polignano a Mare
Pontassieve
Pontedera
Pontremoli
Popoli
Pordenone
Porto Civitanova
Porto Empedocle stazione
Porto Maurizio
Porto S. Giorgio
Potenza Inferiore
Pra
Prato
Quinto al mare
Racalmuto
Raddusa Agira
Ragusa
Rapallo
Ravenna
Reggio d'Emilia
Reggio di Calabria Centrale
Reggio di Calabria Porto
Rezzato
Rho
Rieti
Rimini
Rivarolo Ligure
Robbio
Roccasecca
Rocchetta S. Antonio
Rogoredo
Rolo Novi
Romagnano Sesia
Romano
Roma S. Lorenzo
Roma Trastevere
Rossano Veneto
Rovato
Rovigo
S. Antonino
S. Cataldo

S. Damiano d'Asti
S. Giovanni a Teduccio
S. Giovanni Valdarno
S. Ilario d'Enza
S. Limbania Calate
S. Limbania Darsena
S. Limbania Magazzini
S. Maria Capua Vetere
S. Pietro Vernotico
S. Remo
S. Romano Montopoli
S. Severo
S. Spirito Bitonto
S. Valentino Caramanico
S. Vito Lanciano
Sacile
Salerno
Saline di Volterra
Saluzzo
Sambenedetto del Tronto
Sampierdarena
Santhià
Sarzana
Savigliano
Savona Letimbro
Scafati
Schio
Secugnago
Senigallia
Seravezza
Seregno
Serradifalco
Sesto Calende
Sesto Fiorentino
Sesto S. Giovanni
Sestri Levante
Sestri Ponente
Settimo
Sieci
Siena
Signa
Siracusa stazione
Sondrio
Soresina
Spezia
Spinazzola
Spoleto
Spresiano
Squinzano
Stradella
Strevi
Sulmona
Susa
Suzzara
Taggia
Taranto
Teramo
Termini Imerese

Termoli
Ternate Varano Borghi
Terni
Terranova di Sicilia
Thiene
Tivoli
Torino Dora
Torino P. Nuova
Torino P. Susa
Torre Annunziata Centrale
Torre Annunziata Città
Torre Pellice
Tortona
Tortoreto Nereto
Trani
Trepuzzi
Treviglio
Treviso
Trinitapoli
Trino Vercellese
Trofarello
Tronzano
Udine
Vado
Valenza
Varallo Sesia
Varazze
Varese
Vasto
Velletri
Vercelli
Verdello
Verolanuova
Verona P. Vescovo
Viareggio
Vicenza
Vietri sul Mare
Vigevano
Villafranca Piemonte
Villanova d'Asti
Villarosa
Viterbo P. Fiorentina
Vittoria
Voghera
Voltri
Zollino

Circolare N. 100. (C.)

Statistica dei trasporti di ammoniache e di polvere di carbonizzazione degli stracci.

(Vedi Ordini di Servizio N. 371 e 372-1912).

Affine di poter valutare gli effetti derivanti dalle modifizioni apportate, con gli Ordini di Servizio N. 371 e 372-1912, alla nomenclatura e classificazione delle merci circa la tassazione dei trasporti di « ammoniaca pura », di « ammoniaca per usi industriali », di « acqua ammoniacale » e di « polvere di carbonizzazione degli stracci », le stazioni mittenti dei detti trasporti, a cominciare dal 1° gennaio 1913, dovranno trasmettere, per ciascuna delle anzidette voci, mese per mese e fino a nuovo avviso, al Servizio Commerciale in Roma, un elenco contenente il numero, la data, il peso della merce e la stazione destinataria di ogni spedizione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 24v (S.).

Biglietti di viaggio per il 1913.

Per l'anno 1913 i tipi delle carte di libera circolazione e dei biglietti sottoindicati avranno le seguenti modificazioni:

a) - **Carte di libera circolazione serie A e At e biglietti permanenti di compartimento riservato.**

L'indicazione del millesimo è in azzurro stampata in basso, e il timbro a secco è impresso nel centro in alto.

I serie *A* e *At* con validità limitata nella percorrenza o nella durata hanno una striscia azzurra in senso diagonale.

I biglietti permanenti di compartimento riservato portano a tergo una speciale annotazione di validità per l'uso gratuito di una cabina riservata comune nei piroscafi della navigazione di Stato. Quelli valevoli per una vettura-salone hanno analoga annotazione per dare facoltà di occupare gratuitamente nei piroscafi stessi un appartamentino riservato. Tali validità devono intendersi subordinate alla condizione che vi siano rispettivamente cabine e appartamentini disponibili.

Le carte di libera circolazione (sia per l'intera rete, che a percorso limitato) non sono valide per le linee di navigazione dello Stato, se non portano apposita annotazione.

b) - **Biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale sulla ferrovia.**

Sono impressi rispettivamente su cartoncini di colore giallo cromo e celeste.

c) - **Biglietti a libretto per viaggi di servizio serie As.**

L'indicazione del millesimo sarà completata a penna; la validità può, occorrendo, prolungarsi oltre il 31 dicembre.

Il fascicolo interno è cucito col biglietto e ne porta stampato il numero. Sono pure numerate progressivamente le 300 caselle per le indicazioni dei viaggi.

Il fascicolo interno, dopo completamente utilizzato, non potrà essere sostituito da altro fascicolo; per la rinnovazione verrà rilasciato un nuovo biglietto serie *As*.

I serie *As* esauriti o scaduti di validità dovranno essere restituiti al Servizio del Segretariato.

d) - **Biglietti a libretto per viaggi gratuiti serie Ab.**

Per i viaggi per pulizia personale sono istituiti i biglietti serie *Ab*.

Il fascicolo interno è valido per 24 viaggi di andata e per altrettanti di ritorno; le caselle sono progressivamente numerate e in esse non occorre altra indicazione che il bollo della stazione di partenza.

e) - **Biglietti di servizio per un solo viaggio serie Bs.**

Per meglio distinguerli da quelli di serie *B* spettanti al personale in servizio od a riposo, i biglietti di servizio hanno la denominazione di serie *Bs*.

Il millesimo nei serie *Bs* sarà da completarsi a penna; essi sono validi per cinque fermate intermedie.

A viaggio compiuto dovranno essere consegnati non alla stazione di arrivo, ma all'ufficio emittente, il quale, dopo aver provveduto alle debite verifiche, dovrà spedirli mensilmente all'Ufficio Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze.

I serie Bs *non potranno essere rilasciati che per il disimpegno di incarichi di servizio (art.* 12 *del Regolamento. — Paragrafo* 42 *delle Norme*).

f) - **Biglietti speciali pei treni di lusso; biglietti di compartimento riservato per un solo viaggio; biglietti di libero accesso ai piroscafi della navigazione dello Stato; biglietti per un solo viaggio serie B e C e buoni bagaglio.**

Non hanno altra variazione che il nuovo millesimo 1913.

***

Per le spedizioni di recipienti di acqua potabile a stazioni che ne sono prive, è mantenuta, con le norme vigenti, la concessione del libretto speciale serie *B*-19.

***

Tutti indistintamente i biglietti serie B *e* C *e quelli di buoni bagaglio, in corso d'uso o intatti al* 31 *dicembre* 1912, *dovranno — accompagnati dal mod.* A-17 *e debitamente elencati — essere spediti, entro il* 15 *gennaio* 1913, *all'Ufficio Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze.*

***

Le **concessioni di viaggio ai giornalisti** vengono continuate pel 1913 con le modalità stabilite nel paragrafo 2° dell'ordine di servizio N. 3 del 7 gennaio 1909.

La copertina e gli annessi scontrini costituenti il fascicolo interno della tessera del giornalista hanno il fondo color nocciuola e portano in alto stampato in inchiostro nero il millesimo 1913.

I biglietti speciali a riduzione del 75%, serie *D*, che si rilasciano ai giornalisti per un determinato viaggio di andata, o di andata e ritorno, sono contraddistinti da due righe verticali rosse, dal millesimo 1913 nel centro del biglietto e dalla scadenza improrogabile del 31 dicembre 1913.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZA

Costode di cavalli - Trasporto per ferrovia - Incendio del carro - Lesioni del custode - Irresponsabilità della Ferrovia.

Il trasporto del bestiame con custode, a norma delle vigenti condizioni ferroviarie, dà luogo ad un contratto di trasporto cumulativo di merce e di persona.

L'obbligo dei viaggiatori di cooperare, per quanto da loro dipende, alla propria incolumità, acquista un contenuto più positivo e concreto quando si è in presenza di persona che viene ammessa a viaggiare a condizioni di favore, in vista della funzione particolare che essa si assume di custodire le cose trasportate.

La presenza del custode è richiesta non tanto a garanzia degli interessi dello speditore, quanto e più a tutela degli interessi dell'Amministrazione contro i danni che le cose trasportate possono arrecare al materiale ferroviario ed alla sicurezza dell'esercizio.

L'inosservanza da parte del custode delle prescrizioni relative al trasporto lo espone a tutte le relative conseguenze, senza che egli possa invocare, come titolo della propria irresponsabilità, il difetto di vigilanza per parte del personale che avrebbe potuto impedirne la infrazione.

La presunzione di irresponsabilità dell'Amministrazione per il trasporto delle merci facilmente infiammabili ha valore anche nei confronti del custode che dette merci introdusse nel carro bestiame.

Conseguentemente l'Amministrazione non può essere tenuta responsabile delle lesioni riportate dal custode per l'incendio della paglia che formava da lettiera ai cavalli, ancorchè la causa dell'incendio sia rimasta ignota.

(*Art.* 1, 85, 86, 87, 102, 130 *Tariffe e Condizioni di trasporto*).

CASS. ROMA, 3 giugno 1912. — Mazzoni c. Ferrovie Stato.

FATTO.

Nel 10 marzo 1910 Mazzoni Severino, agente della Ditta fratelli Corbella dopo avere, nella stazione di Milano, provveduto al carico di undici cavalli da trasportarsi a Roma sopra due carri, prendeva posto in uno di essi, il cui piano egli aveva ricoperto di paglia.

Durante il percorso del treno il Mazzoni, che si era addormentato, ad un tratto si destò a causa del fuoco sviluppatosi nell'interno del carro per l'accensione della paglia; alle sue grida il macchinista arrestò il treno ed il Mazzoni potè salvarsi, avendo però riportato gravi ustioni, per le quali con atto 11 aprile successivo convenne le Ferrovie dello Stato avanti il Tribunale di Roma, chiedendone la condanna al risarcimento di danni da liquidarsi in sede separata.

La convenuta Amministrazione non contestò i fatti esposti in citazione, sebbene la responsabilità a lei attribuita, opponendo: che per sua parte erano state osservate tutte le prescrizioni regolamentari attinenti al trasporto degli animali e del loro custode; che il carro fornito, sebbene normalmente destinato al trasporto di derrate alimentari, era suscettibile di chiusura assoluta ed adatto al trasporto dei cavalli quanto o più dei vecchi carri bestiame; che si era dovuto necessariamente adibire per il trasporto i carri cosidetti refrigeranti, perchè questi, a differenza dei carri bestiame, sono muniti di condotta per freno ad aria compressa, e lo speditore aveva chiesto il trasporto con treni accelerati, i quali appunto richiedono in tutti i veicoli la condotta per il freno ad aria com-

pressa; che l'incendio si era verificato per colpa del Mazzoni, sia per avere lo stesso ricoperto di paglia il piano del carro, anzichè con terra o sabbia, sia per essersi addormentato, sia infine perchè il fuoco doveva essersi comunicato alla paglia da un lume che il Mazzoni aveva acceso nell'interno del carro. L'Amministrazione delle Ferrovie proponeva quindi domanda riconvenzionale contro il Mazzoni per il risarcimento del danno derivato dall'incendio al materiale ferroviario, e chiedeva in ogni caso di essere assolta dalla domanda principale.

Il Tribunale con sentenza 11 luglio 1910, riservando di provvedere sulla domanda principale e sulla riconvenzionale, ammetteva le parti allo esperimento delle prove testimoniali rispettivamente articolate.

Con successiva sentenza 8 maggio 1911, a seguito dell'esaurimento dei mezzi istruttori disposti, il Tribunale respingeva la domanda riconvenzionale ed accoglieva la principale.

L'Amministrazione delle Ferrovie, che già aveva appellato dalla prima delle due sentenze in vista dei criteri di diritti in ordine alle obbligazioni del vettore, con essa enunciati, appellò anche dalla seconda sentenza. I due appelli furono portati cumulativamente alla decisione della Corte di Roma, essendosi dalla Amministrazione sostenuto le tesi seguenti:

1°) che non esisteva alcuna presunzione di colpa a suo carico, perchè la incolumità del viaggiatore è il risultato del concorso delle reciproche prestazioni di entrambe le parti contraenti, e non il risultato delle prestazioni della sola Amministrazione Ferroviaria;

2°) che a favore di questa sussisteva una presunzione di irresponsabilità, per il fatto che l'incendio si era sviluppato sopra cosa che era in custodia del viaggiatore, e perchè la Ferrovia non risponde dell'incendio delle cose facilmente infiammabili;

3°) che il Mazzoni si era reso inadempiente alle obbligazioni che la legge pone a suo carico e che l'infortunio era dovuto esclusivamente a suo fatto e colpa, per avere usato della paglia in luogo del terriccio o della sabbia per coprire il piano del carro, per avervi tenuto acceso un lume e per avere dormito;

4°) che l'Amministrazione aveva per sua parte osservate tutte le norme prescritte dalla legge e dal contratto e che l'infortunio costituiva nei suoi confronti un caso fortuito e di forza maggiore;

5°) che in ogni caso, qualora una qualunque colpa avesse potuto imputarsi alla Ferrovia, avrebbe dovuto farsi luogo almeno ad una parziale compensazione.

Ma la Corte di Appello con sentenza 19 dicembre 1911 tenne ferma la decisione del Tribunale.

Avverso questa sentenza ha proposto ricorso in Cassazione l'Amministrazione delle Ferrovie in base ai seguenti mezzi:

1°) Violazione degli articoli 85, 86, 87, 44 e 1° delle tariffe e condizioni di trasporto, allegato *D* alla legge 27 aprile 1885: violazione dell'art. 3 delle disposizioni preliminari al Codice civile: dell'articolo 1225 Codice civile; dell'art. 360 N. 6 del Codice di procedura civile.

2°) Violazione degli articoli 102 e 130 Tariffe e Condizioni di trasporto, allegato *D* alla legge 27 aprile 1885, dell'art. 8 dell'allegato N. 9 alla stessa, degli articoli 1352, 1225, 1570 e 1627 del Codice civile, in relazione agli articoli 86 e 87 delle Tariffe: violazione dell'art. 360 N. 6 Codice di procedura civile.

3°) Violazione degli articoli 1224, 1225, 1570, 1627 Codice civile e dell'art. 360 N. 6 Codice procedura civile.

4°) Violazione degli articoli 1224, 1225, 1226, 1570, 1627 Codice civile, nonchè dell'art. 360 N. 6 Codice procedura civile.

DIRITTO.

Nel contrasto fra l'assunto del Mazzoni attribuente l'incendio a colpa delle Ferrovie, e l'assunto di queste che lo ascrivono a colpa del Mazzoni, la sentenza impugnata, ritenuto in fatto che le ustioni dal Mazzoni lamentate sono state prodotte dalla paglia sparsa sopra il piano del carro a guisa di lettiera dei cavalli affidati alla sua custodia, che aveva preso fuoco per causa ri-

masta ignota, mentre egli dormiva, s'indusse ad escludere ogni elemento di colpa a carico dello stesso Mazzoni e ad affermare la presistenza della presunzione di colpa in confronto delle Ferrovie, considerando:

1°) che al Mazzoni era acconsentito di introdurre nel carro quella quantità di fieno e di paglia che è a ritenersi indispensabile al mantenimento ed al giaciglio dei cavalli, nei limiti stabiliti dall'art. 87 delle tariffe;

2°) che a nulla rileva la inosservanza della norma del precedente art. 85 che fa obbligo agli speditori di cavalli di ricoprire il piano dei carri con sabbia e terriccio, perchè questo precetto è dettato nell'esclusivo interesse dello speditore per evitare danni agli animali trasportati, e ad ogni modo incombeva al personale ferroviario di vigilare affinchè il vagone fosse bene condizionato;

3°) che infine l'inversione dell'onere della prova della colpa stabilito a favore dell'Amministrazione delle Ferrovie dall'articolo 130 delle tariffe per le merci infiammabili, quali sono la paglia ed il fieno, non doveva trovare applicazione nella fattispecie, in cui si discute sulle conseguenze dannose di un trasporto di persone.

Ma sono troppo evidenti i molteplici errori di diritto che travagliano la surriferita argomentazione.

L'errore fondamentale si è di avere considerato il contratto di trasporto di chi si assume, a norma dell'articolo 86 delle tariffe, la custodia di animali caricati in un carro ferroviario, prendendo posto nel medesimo carro, alla stregua di ogni altro contratto di trasporto di viaggiatori senza riguardo agli obblighi inerenti alla specifica funzione di custode. In questo caso si ha un unico contratto per il trasporto cumulativo di merce e di persona: in cui però l'elemento merce prevale sull'elemento persona, la quale nel trasporto viene considerata non altrimenti che come un accessorio della cosa, al servizio della quale il custode è destinato. Orbene, se sta il principio che negli ordinari contratti di trasporto di persone, alla obbligazione principale del vettore, di trasportare il viaggiatore incolume alla meta pattuita, deve coordinarsi l'obbligazione dello stesso viaggiatore di cooperare, entro i limiti suggeriti dalla normale prudenza ed accortezza, alla propria incolu-

mità, a questa obbligazione non può non riconoscersi un contenuto più positivo e concreto, quando si è in presenza di persona, la quale viene ammessa a viaggiare a condizioni di favore, in vista della funzione particolare ch'essa si assume di custodia della cosa trasportata, e che le viene imposta non tanto a garanzia degli interessi dello speditore, quanto e più a tutela degli interessi della Amministrazione contro i danni che le cose trasportate possono arrecare al materiale ferroviario e alla sicurezza del movimento dei treni.

E poichè non si contesta che il fuoco si è comunicato alla paglia sparsa sul piano del carro portatovi, sia pure dal di fuori, mentre il Mazzoni dormiva, la Corte, anzichè passare sopra a questo dato di fatto, in cui si ha la specie più tipica della inadempienza degli obblighi del custode, e ritenere assiomaticamente assorbita la di lui colpa dalla colpa prevalente del personale ferroviario il quale non avrebbe adottata la vigilanza necessaria affinchè il fuoco (probabilmente una scintilla della macchina del treno in corsa) non penetrasse nel vagone, avrebbe dovuto proporsi il quesito quali sarebbero state le conseguenze della introduzione del fuoco nel carro se il Mazzoni si fosse tenuto sveglio ed avesse avvertito, come non avrebbe potuto non avvertire, nella oscurità della notte, l'improvvisa accensione della paglia. Qualora questa indagine si fosse proposta, è intuitivo che avrebbe dovuto concludere che, se il Mazzoni non si lasciava prendere dal sonno, il fuoco sarebbe stato da lui prontamente soffocato al suo nascere, senza alcuna conseguenza di danno.

Nè meno erronee si palesano le affermazioni con cui la sentenza ha preteso coonestare la patente infrazione commessa dal Mazzoni degli articoli 85 e 87 delle tariffe, per escludere la di lui responsabilità nell'incendio. L'obbligo di ricoprire il piano del vagone con sabbia o terriccio, posto in correlazione col precetto di custodire il foraggio nei limiti di peso e diminuzioni stabiliti, in sacchi o reticelle, importa per logica necessità di cose il divieto di formare sul piano dei vagoni la cosidetta lettiera di paglia per i cavalli. Ed il divieto si spiega facilmente in vista del pericolo di incendio insito nella estrema infiammabilità della paglia. Ciò basta per escludere che la finalità del precetto dell'art. 85 sia soltanto diretta ad evitare quei danni alle bestie trasportate, dei

quali ha mostrato di preoccuparsi la sentenza impugnata. Quanto alla mancata vigilanza per parte del personale ferroviario, cui incombeva di controllare che il carro fosse bene condizionato, la Corte avrebbe dovuto tenere presente l'art. 1° delle tariffe, che impone a chi si serve delle strade ferrate l'osservanza di tutte le prescrizioni relative ai trasporti, e pone a suo carico le conseguenze delle commesse infrazioni, senza consentirgli di invocare come titolo alla propria irresponsabilità il difetto di vigilanza per parte del personale, che avrebbe potuto impedire la infrazione.

L'argomento, con cui si è creduto di poter disapplicare il principio stabilito dall'art. 130 delle tariffe, oltre a disconoscere la natura particolare del trasporto del viaggiatore, custode di una spedizione di cavalli, introduce una distinzione e limitazione nella sfera di efficienza del suddetto principio che non può essere accettata perchè in aperto contrasto con la ragione informatrice del principio medesimo.

La ragione della presunzione di irresponsabilità costituita a favore dell'Amministrazione per quei danni che si possono considerare come dipendenti dalle proprietà pericolose di determinate categorie di merci, che consiste nella difficoltà di efficaci cautele preventive contro ogni eventualità di danni fortuiti in questo genere di trasporti, e nella eccessiva gravità del rischio cui le Ferrovie sarebbero esposte se dovesse imperare anche per essi la regola di diritto comune consacrata dagli articoli 1225 Codice civile e 400 Codice di commercio, non consente di circoscrivere la portata della presunzione ai danni che colpiscono direttamente la merce ritenuta pericolosa, deteriorandola o distruggendola, per escludere quei maggiori danni che ad altre merci o a talune persone siano per derivare come conseguenza del necessario contatto in cui sono venute a trovarsi con la merce suddetta, e come effetto immediato delle sue qualità pericolose. Non può revocarsi in dubbio che la spedizione alla cui custodia il Mazzoni era stato proposto, comprendesse anche la paglia introdotta nel carro a scopo di lettiera dei cavalli. Il contratto stipulato dal Mazzoni importava necessariamente l'accettazione da parte sua, delle condizioni proprie al trasporto delle cose che egli avrebbe dovuto custodire. Bene a ragione la ricorrente Amministrazione osservava che è assurdo pensare ch'essa, mentre, in difetto di prova della sua colpa, non

risponde dell'incendio della paglia quando ne viene fatta regolare spedizione e ne viene pagato il prezzo di trasporto, debba risponderne allorchè la trasporta gratuitamente e sotto la custodia di persona che non è alle sue dipendenze; e che è ancora più assurdo ammettere la sua responsabilità in base ai principî generali che governano i contratti e le obbligazioni, quando, come nella specie, la paglia sia stata introdotta nella spedizione senza che gliene sia stata fatta la consegna. Sia adunque che il motivo che la paglia rientra fra le cose componenti la spedizione affidata alla particolare custodia del viaggiatore, sia perchè la paglia è considerata come merce facilmente infiammabile, in difetto di prova di colpa della Amministrazione, questa non poteva essere tenuta responsabile delle ustioni lamentate dal Mazzoni che ripetono la loro causa diretta ed esclusiva dal fuoco accesosi nella paglia.

A nulla rileva che la sentenza impugnata abbia creduto di poter censurare l'Amministrazione per avere fornito per il trasporto dei cavalli, anzichè carri bestiame, carri refrigeranti per derrate alimentari, affermando che il modo di costruzione dei carri refrigeranti, muniti di aperture in alto e nelle pareti è tale da aggravare il pericolo d'incendio a causa della più facile penetrabilità delle scintille a traverso le aperture. A prescindere che la Corte, nel porre a raffronto le condizioni dei carri refrigeranti coi carri chiusi, trascurò di considerare quelle che sono notoriamente le condizioni dei carri bestiame, muniti di larghe aperture nella parte superiore delle pareti per offrire modo agli animali di respirare, basterà osservare come da questa censura la sentenza non abbia tratto argomento per ritenere che l'incendio è avvenuto per colpa delle Ferrovie; avendo anzi esplicitamente affermato che faceva difetto la prova della colpa del vettore e che era d'uopo riconoscere che l'incendio avvenne per causa specificatamente ignota.

Le premesse considerazioni dimostrano che non solo non è giustificata la presunzione di colpa ritenuta contro l'Amministrazione delle Ferrovie a termine dell'art. 1225 Codice civile, perchè vi osta la contraria presunzione di irresponsabilità costituita a favore dell'Amministrazione dall'art. 130 delle tariffe, ma che la sentenza impugnata ha pure errato nel trascurare la indagine sulle cause dell'incendio in relazione alla infrazione del Mazzoni commessa alle norme stabilite dagli articoli 85 e 87 e a quella che era

la principale ed essenziale obbligazione inerente alla sua funzione di custode di vegliare per la conservazione e l'integrità delle cose introdotte nel carro.

L'accoglimento dei primi due mezzi del ricorso dispensa la Corte dal versare anche sugli altri mezzi.

P. q. m. la Corte deliberando sul ricorso presentato dalle Ferrovie dello Stato contro la sentenza 19 dicembre 1911 della Corte di Appello di Roma, cassa per i primi due mezzi del ricorso la sentenza stessa e rinvia la causa per un nuovo esame alla Corte di Appello di Ancona, la quale conoscerà anche delle spese del presente giudizio.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 326 (Boll. N. 42-1912). — L'Avvertenza inserita alle pagine 3, 5 e 7 dell'Allegato *E* dev'essere modificata come in appresso:

« Le varianti alle distanze di cui contro devono essere riportate
« sui libretti manoscritti per la tassazione in uso nelle ge-
« stioni con la indicazione che sono computate in transito
« della linea Asti-Chivasso.

« Per quanto riguarda poi l'instradamento che i trasporti devono
« seguire veggasi il punto IX del presente Ordine di Servizio ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . . .	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO V - N. 52

26 DICEMBRE 1912

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁎ ⁎

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, dicembre 1912. - Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

D. M. 2 *dicembre* 1912, *che approva l'annesso regolamento per la determinazione delle gratificazioni da distribuirsi annualmente al personale delle ferrovie dello Stato in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale* (1).

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PER I LAVORI PUBBLICI.

Visto l'art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310;

Vista la deliberazione 15 novembre 1912, del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato,

DECRETA:

Art. 1.

È approvato l'annesso regolamento per la determinazione delle gratificazioni da distribuirsi annualmente al personale delle ferrovie dello Stato in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale.

Art. 2.

Con altro Decreto saranno determinate le norme per la suddivisione del personale in categorie e per la ripartizione delle gratificazioni fra gli agenti delle unità locali che maggiormente hanno contribuito a conseguire le economie di cui l'art. 1.

(1) Registrato alla Corte dei Conti addì 18 dicembre 1912.

Art. 3.

In via transitoria, il dividendo dell'Esercizio 1911-12, valutato secondo le norme dell'annesso regolamento, sarà ripartito fra il personale meritevole in proporzione dell'ammontare mensile dello stipendio o della paga aumentato del relativo soprassoldo di cui all'art. 2 della legge 13 aprile 1911, N. 310, tenuto conto dei punti di merito a ciascuno assegnati in base alle disposizioni dell'Ordine Generale N. 9-1911 e con le norme e limitazioni stabilite dal Consiglio di Amministrazione.

Dato a Roma, lì 2 dicembre 1912.

Il Ragioniere Centrale
delle Ferrovie dello Stato
N. Amoroso.

Il Ministro
E. Sacchi.

REGOLAMENTO

concernente le gratificazioni speciali da accordarsi al personale delle ferrovie dello Stato in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale.

(*Art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310*).

Art. 1.

Agli effetti delle disposizioni approvate con l'art. 3 della legge 13 aprile 1911, N. 310, è assegnata in ciascun anno finanziario, a cominciare dal 1911-12, una percentuale dell'incremento delle entrate su quelle dell'anno 1910-11 assunto come base, per maggiori spese di personale.

Tale percentuale è del 30 % per l'anno 1911-12 e per gli anni successivi sarà stabilita dal Consiglio di Amministrazione.

La differenza fra l'assegno e la maggiore spesa di personale effettivamente sostenuta in confronto dell'anno 1910-11, diminuita delle economie che l'Amministrazione si è impegnata di conseguire

sulle spese di personale nel termine di quattro anni, costituisce l'ammontare delle gratificazioni o dividendo, da distribuirsi tra il personale.

L'economia suddetta deve raggiungere gradualmente la somma di L. 8,700,000 in quattro anni a cominciare dal 1911-12, dopo dei quali resta consolidata nella cifra stessa.

Art. 2.

Le spese che si considerano, si riferiscono al personale stabile, in prova ed avventizio e comprendono gli stipendi, le paghe, gli assegni personali, i soprassoldi stabiliti dall'art. 2 della legge 13 aprile 1911, N. 310, i contributi al fondo pensioni, le competenze accessorie, le gratificazioni di cui all'articolo 4 della legge suddetta, i sussidi, l'imposta di ricchezza mobile a carico dell'esercizio.

Sono escluse le spese per i funzionari dei primi sei gradi e degli Allievi Ispettori, del personale delle costruzioni e di quello esecutivo addetto ai lavori in conto patrimoniale.

Art. 3.

Le spese di personale si desumono dalle statistiche raccolte mensilmente in base ai ruoli paga e riassunte al termine di ciascun anno dalla Direzione generale. Alla spesa effettiva si aggiunge quella corrispondente ai posti di pianta che vengono soppressi per la concessione ad imprese di determinate prestazioni prima eseguite in economia, per sostituzione di meccanismi all'opera degli agenti, e per qualunque riforma che abbia per effetto di diminuire le prestazioni del personale.

Per l'anno di base 1910-11 la spesa di personale si assume in L. 250,211,836.

Art. 4.

Le entrate che si considerano sono i prodotti del traffico e gli introiti fuori traffico al netto. Sono escluse le entrate eventuali.

Per l'anno di base 1910-11 l'entrata si assume in lire 539,487,186.

Art. 5.

Il dividendo è ripartito fra il personale meritevole, stabile in prova ed avventizio in servizio continuativo non sistemabile nel personale di ruolo comprese le Guardabarriere avventizie in servizio continuativo.

Sono esclusi i Funzionari dei primi sei gradi e gli Allievi ispettori, nonchè i Sotto ispettori con mansioni di dirigenza ritenute assimilabili, a giudizio dell'Amministrazione.

È pure escluso tutto il personale addetto alle Costruzioni.

Il Ragioniere Centrale
delle Ferrovie dello Stato
N. Amoroso.

Il Ministro
E. Sacchi.

R. D. *n.* 1308 *del* 15 *dicembre* 1912, *che autorizza la prelevazione di L.* 4,262,489, *dal fondo di riserva per le spese impreviste, da inscriversi al bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio* 1912-1913 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, colle modificazioni apportatevi dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Visto che il fondo di riserva istituito per le spese impreviste delle Ferrovie dello Stato depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno presenta una disponibilità di L. 5,000,000;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici ed il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno a termini dell'articolo 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, è autorizzata la prelevazione della somma di L. 4,262,489, da inscriversi ai seguenti capitoli della parte ordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio 1912-913:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 19 dicembre 1912.

Entrata:

Cap. n. 20. — « Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1 e 4, della legge 7 luglio 1907, n. 429, e art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) L. 4,262,489.

Detta somma sarà portata in dotazione del seguente capitolo della parte ordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio stesso indicato per memoria nella previsione:

Spesa:

Cap. n. 31. — Gratificazioni al personale escluso quello dirigente in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale (art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310). L. 4,262,489.

Questo decreto sarà comunicato al Parlamento insieme al conto consuntivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 dicembre 1912.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Allegato alla Circolare N. 102-1912.

AGGIUNTE

alle « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio ».

(Edizione Aprile 1912).

Alle pagine 13, 19, 36 e 34 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

		Grande Velocità					Piccola Velocità				
		Pacchi ferroviari (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.)	Numerario e preziosi	Merci	Mobilia ad	Tassa	Merci	Mobilia ad	Granaglie	Tassa	

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	OSSERVAZIONI
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Arpino . . .	—	0.20	0.10	0.20	0.50	0.70	0.30	0.45	0.60	0.40	0.30	
1ª e 2ª	(*) Faenza . . .	0.15	—	0.25	0.25	0.25	0.50	0.25	0.25	0.50	0.25	0.25	
1ª e 2ª	(*) Volterra . . .	0.15	—	0.10	0.15	0.35	0.70	0.20	0.30	0.70	0.20	0.20	

Alle pagine 19, 23 e 34 aggiungere nella colonna 1, di fianco ai nomi delle stazioni di Farigliano, Moncalvo e Voghera, l'indicazione « 1ª e 2ª ».

Distanze chilometriche dalla stazione di Alì a quelle sottoindicate:

STAZIONI	km.	STAZIONI	km.
Messina Porto	25	Giarre Riposto	42
Messina Centrale	24	Carruba	47
Messina succursale	23	Guardia Mangano	51
Tremestieri	18	Acireale	57
Mili	17	Acicastello	64
Galati	14	Cannizzaro	65
Ponte S. Stefano	13	Catania Stazione	71
ponte Schiavo	11	Catania Porto	74
Giampilieri	9	Catania Acquicella	74
Scaletta Zanclea	7	Bicocca	79
Nizza di Sicilia	3	Passomartino	87
Roccalumera Mandanici	5	Valsavoja	94
Furci	7	Lentini	100
S. Teresa di Riva	9	Agnone di Siracusa	109
S. Alessio Etneo	12	Brucoli	121
Letojanni	19	Augusta	128
Giardini Taormina	24	Megara Iblea	134
Alcantara	28	Priolo Melilli	141
Calatabiano	30	S. Panagia	151
Fiumefreddo Sicilia	33	Siracusa Stazione	158
Mascali	39	Siracusa Porto	160

FERROVIE DELLO STATO

AVVISO

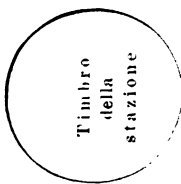
Ai sensi degli articoli 7, 58 e 70 delle Tariffe e delle condizioni vigenti pei trasporti di merce a piccola velocità accelerata, nonchè dell'art. 2 della legge 12 luglio 1906, n. 332, si avverte il pubblico che la stazione di .... *viene dichiarata ingombra dal* (1) .... *al* (1) .... *(compresi).*

Resta quindi sospesa, in detto periodo di tempo, l'accettazione delle merci (2) .... *ivi destinate, eccezione fatta, oltre che per quelle sotto specificate, per* (3) .... *e rimangono eziandio sospesi i termini di resa per le spedizioni in corso di trasporto destinate a* .... *o in transito per la medesima accettate prima o dopo la presente notificazione.*

.... *il* .... *191*......

Il Capo Stazione

....

Timbro della stazione

(1) Indicare i giorni; se il termine non è determinato esporre: « fino a nuovo avviso ».
(2) G. V., P. V. A., P. V. O., collettame, carro completo. Se nella sospensione sono inclusi anche gli stabilimenti raccordati, indicarlo.
(3) Indicare le eccezioni.

NOTA. — Eccezioni permanenti: privative; ghiaccio e neve; acqua dolce e minerale; latte fresco, condensato, sterilizzato; burro fresco; formaggi facili a liquefarsi; pane comune, compresi i grissini; uova; ortaglie e verdure fresche; frutta fresche; bestiame; carni fresche macellate; pollame vivo o morto; pesci vivi d'ogni specie e pesci morti freschi; ostriche, cappe, ricci e frutti di mare in genere; fiori freschi sciolti, in mazzi od in corone, e fiori in acqua salata; giornali e carta per giornali; carbone vegetale; carbonella di legna o brace; fascine di minuta legna; masserizie ed arredi di casa usati, in partite complesse, dichiarate sgomberi in conseguenza di cambiamento di dimora, anche se caricate in furgoni; effetti, attrezzi, furgoni e carri stradali di cui la concessione speciale IX (compagnie teatrali ed assimilate).

MODULO **178**-*b*. *Allegato* **B** *all' Ordine di Servizio N. 421-1912.*

FERROVIE DELLO STATO

AVVISO

Si avverte il pubblico che (1) .... *ha dichiarata ingombra dal* (2) ....

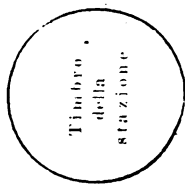
al (2) .... *(compresi) la stazione di*..

Per richiesta della predetta (1) .... *resta quindi sospesa, in detto periodo di tempo, l'accettazione delle merci* (3) .... *ivi destinate, eccezione fatta per* (4) ....

.... *il* .... *191*......

Il Capo stazione

....

Timbro della stazione

(1) Indicare il nome della Ferrovia o Società che ha richiesta la sospensione.
(2) Indicare i giorni; se il termine non è determinato, esporre: « fino a nuovo avviso ».
(3) G.V., P.V.A., P.V.O. collettame, carro completo.
(4) Indicare le eccezioni.

Ordine Generale N. 30. (Leg. e M.).

Passaggio delle cause di conciliazione dal Servizio Legale a quello del Movimento.

A datare dal 1° gennaio 1913 la trattazione e difesa davanti ai Giudici conciliatori delle cause, tanto attive che passive, relative **unicamente al contratto di trasporto di persone e di cose** verrà affidata alle Divisioni del Movimento (Ufficio II).

Alle Divisioni stesse saranno pure affidati gli appelli dalle sentenze dei Conciliatori e la trattazione dei medesimi nelle cause da esse assunte in prima sede.

Gli appelli stessi, saranno però proposti dalle Divisioni di Movimento, previo parere dell'Ufficio Legale in sede o dell'avvocato distaccato presso il Compartimento, là dove non esiste Ufficio Legale; salvo in caso di urgenza, nel quale le Divisioni riferiranno ad appello interposto, perchè l'Ufficio Legale o l'avvocato decida se l'appello debba mantenersi o rinunziarsi.

Le cause attive non potranno essere iniziate che in seguito ad autorizzazione scritta dal Capo Divisione del Movimento, che resta all'uopo delegato dal Direttore Generale anche pel rilascio del relativo mandato nelle forme amministrative a chi dovrà rappresentare l'Amministrazione.

Tanto per le cause attive debitamente autorizzate, le quali dovranno iniziarsi in nome del Direttore Generale, come per le passive ed eventualmente per gli appelli la trattazione e difesa sarà assunta dagli agenti in nome o in confronto dei quali fu istituito il giudizio o da agenti amministrativi muniti di delega rilasciata dai primi o dal Capo Divisione del Movimento.

Le Divisioni del Movimento potranno valersi, in casi speciali, anche dell'opera degli avvocati delegati ferroviarii nelle diverse

sedi di Conciliatura, dove esistano, previo avviso all'Ufficio Legale competente, che rilascerà la delega ed apporrà il *visto* alla liquidazione delle parcelle, fatta a cura delle Divisioni del Movimento.

Il Servizio Legale, agli effetti del precedente comma, comunicherà alle Divisioni di Movimento l'albo degli avvocati delegati nel Compartimento, e volta per volta le variazioni ed aggiunte che all'albo stesso venissero apportate.

Sull'andamento delle cause di Conciliazione e di Pretura in caso di appello, gli Uffici Legali compartimentali, e, dove non esistano, l'avvocato distaccato presso il Compartimento, esercitano una generica sorveglianza, ed ai medesimi, in caso di dubbio, o di speciali contingenze, dovranno le Divisioni di Movimento rivolgersi.

Delle sentenze emesse dai Pretori, in sede di appello, sarà a cura delle Divisioni, prontamente rimessa copia, con le osservazioni del caso, agli Uffici Legali compartimentali nella cui giurisdizione la Pretura si trova, affinchè, se contrarie, si pronunzino su l'opportunità di ricorso in Cassazione.

Le Divisioni del Movimento, nelle liti per le quali debba farsi luogo a ripetizione di somma capitale, di spese ed onorari dalle controparti, dovranno provvedere a tutti gli atti necessari pel recupero delle somme stesse, dovranno curarne la riscossione e rilasciarne quietanza, facendone immediato versamento con ordine di introito da emettersi sulla Cassa Compartimentale, ove esista, o sulla stazione in sede; insorgendo difficoltà od ove occorra ricorrere a procedure esecutive dovranno le Divisioni rivolgersi per la necessaria assistenza al competente Ufficio Legale.

Per quanto si riferisce ai pagamenti ed agli introiti da effettuarsi le Divisioni del Movimento dovranno attenersi alle disposizioni vigenti riportate nell'Ordine di Servizio N. 94-1906 con le modificazioni rese necessarie dal fatto stesso del passaggio della trattazione delle suddette cause al Movimento, e di quelle di che in appresso.

In luogo di servirsi per i pagamenti del Mod. B.99 bis faranno sempre uso del B.99 ritirando quietanza sull'annessovi tagliando, il quale sarà opportunamente adattato ai pagamenti della specie, o valendosi della apposita quietanza speciale adottata dagli Uffici Legali.

I tagliandi *B* degli ordini di pagamento dovranno dalle stazioni trasmettersi alle Divisioni di Movimento anzichè agli Uffici Legali.

Per le regolarizzazioni le Ragionerie cureranno che siano inviate alle Divisioni elenchi separati dei pagamenti come sopra effettuati, addebitando gli importi relativi al conto d'ordine delle Divisioni di Movimento. Perchè le Casse possano compilare tali elenchi separati le Divisioni, all'atto della emissione del B.99 apporranno in testa al medesimo la dizione « CONCILIAZIONE ».

Le Divisioni di Movimento dovranno tenere al corrente la statistica delle cause attive e passive introdotte ed appellate con le indicazioni delle parti in causa, di luogo, della natura, dell'ammontare e dell'esito loro, e copia della medesima, dovrà, ogni due mesi, essere trasmessa all'Ufficio Legale avente giurisdizione sul Compartimento cui appartengono.

Stante quanto sopra è disposto ed a modificazione delle vigenti norme, a partire dal 1° gennaio 1913, tutte le citazioni che verranno notificate ai Capi stazione ed a qualunque altro funzionario od agente dell'Amministrazione per comparire davanti ai Giudici Conciliatori, **in cause riguardanti il contratto di trasporto di persone e di cose,** dovranno, senza indugio, appena notificate, essere inviate in originale direttamente alla Divisione di Movimento da cui la stazione dipende alla quale spetterà prendere e dare i provvedimenti del caso.

Saranno date a parte istruzioni di dettaglio alle Divisioni ed alle stazioni per loro regola nei casi particolari.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 19 *dicembre* 1912.

Ordine di Servizio N. 410. (M. e L.).

Sistemazione del segnalamento della stazione di Ferrara lato sud.

In dipendenza dell'attivazione del doppio binario, lato Bologna, il segnalamento della stazione di Ferrara verso le tre direzioni di Ravenna, di Bologna e di Suzzara, dalle ore 12 del giorno 10 gennaio 1913, verrà sistemato come appresso:

Per i treni in partenza dal F. V., semaforo a tre ali collocato fra la II e la III linea a m. 134 dall'asse del F. V.: l'ala superiore comanda ai treni per Ravenna, la mediana ai treni per Bologna, l'inferiore ai treni per Suzzara.

Per i treni in partenza dallo scalo merci, semaforo a due ali, situato a sinistra dei treni ai quali comanda ed a m. 616 dall'asse del F. V.: l'ala superiore comanda ai treni per Ravenna, l'altra ai treni per Bologna.

Per i treni in arrivo:

da RAVENNA, semaforo ad un'ala di 2ª categoria, collocato a destra rispetto ai treni ai quali comanda ed a m. 996 dalla punta del deviatoio d'allacciamento della linea di Ravenna col binario dei dispari della linea Ferrara-Bologna;

da BOLOGNA: semaforo ad un'ala di 2ª categoria posto a sinistra dei treni cui comanda ed a m. 1865 dall'asse del F. V.;

da SUZZARA: semaforo ad un'ala di 2ª categoria collocato a destra dei treni cui comanda ed a m. 592 dalla punta del deviatoio col binario dei pari della linea Ferrara-Bologna.

La manovra dei suddetti segnali è vincolata con opportuni collegamenti, ottenuti mediante serrature di sicurezza tipo F. S., a quella dei deviatoi interessanti i binari di corsa.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45, 46 *del Compartimento di Bologna.*

Ordine di Servizio N. 411. (M. e L.).

Trasformazione della fermata di Alì in stazione.

Dal 1° gennaio 1913 la fermata di Alì, della linea Messina-Catania-Siracusa, viene trasformata in stazione abilitata agli incrociamenti ed alle precedenze, con:

fabbricato viaggiatori al km. 311+675 (da Palermo), a sinistra nel senso da Messina a Catania;

binari di corsa, due compresi fra le progressive chilometri 311 + 480 e km. 311 + 960, della lunghezza utile di metri 387;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di fianco, bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate: quest'ultima però funzionerà soltanto a cominciare dalla metà circa di gennaio 1913;

segnali di protezione: due dischi girevoli di 2ª categoria collocati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 693 quello verso Nizza di Sicilia e di m. 565 quello verso Scaletta Zanclea;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 5441 con la chiamata L I.

I deviatoi estremi sono muniti di fermascambio tipo Rizzi.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio 1° ottobre 1912 (parte seconda) », a pag. 5 considerare il nome di Alì come scritto in carattere minuscolo ordinario;

nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » nella tabella (112) Messina-Siracusa, a pag. 167, sostituire le attuali distanze esposte per Alì con quelle risultanti dal prospetto « Allegato A » al presente ordine di servizio.

Inoltre, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, la stazione di Alì modificherà le distanze attualmente indicate per le altre stazioni della linea Messina-Siracusa secondo le risultanze della tabella N. 112, già modificata come sopra è detto, e diminuirà di km. 1 quelle esposte per le stazioni della linea Valsavoja-Caltagirone:

le stazioni situate sulla linea Messina-Siracusa rileveranno la distanza per Alì dalla ripetuta tabella N. 112;

le stazioni situate sulla linea Valsavoja-Caltagirone diminuiranno di km. 1 la distanza attualmente esposta per Alì.

Infine, nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo » la distanza fra Alì e Catania Porto deve essere modificata in km. 74.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 412. (M.).

Servizio di corrispondenza con la Ferrovia P. S. Giorgio-Fermo-Amandola.

(Vedi Ordini di Servizio N. 59-1910 e 141-1912).

A datare dal 1° gennaio 1913 la fermata di Magliano di Tenna della Ferrovia P. S. Giorgio-Fermo-Amandola viene disabilitata dai servizi merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord.

Di conseguenza il nome della fermata stessa con le relative indicazioni deve essere depennato dall'elenco delle stazioni della Ferrovia P. S. Giorgio-Fermo-Amandola, allegato all'Ordine di Servizio N. 59-1910, e dal Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza con le ferrovie secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 413. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 389-1911).

Viene pubblicato, con validità dal 1° gennaio 1913, il 1° Supplemento alle tariffe per il trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia e l'Austria-Ungheria (edizione 1° gennaio 1912).

Il supplemento stesso, che sarà distribuito, come di consueto, dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti in Firenze e posto

in vendita nelle stazioni principali al prezzo di L. 0,85 per ogni esemplare, contiene modificazioni ed aggiunte alle seguenti parti:

a) Parte I-*A*. — Disposizioni regolamentari (Vedasi fascicolo pubblicato a parte, edizione 22 dicembre 1908);

b) Parte I-*B*. — Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe. Nomenclatura e classificazione delle merci;

c) Parte I-*C*. — Elenchi delle stazioni italiane ed austro-ungariche;

d) Parte II, contente — in un solo volume — i fascicoli 1-*a* ed 1-*b*, coi prezzi valevoli per la percorrenza austro-ungarica;

e) Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ecc. (Volume pubblicato a parte, edizione 1° novembre 1911).

Alle stazioni non ammesse alla corrispondenza diretta, di cui è cenno alla pagina 8 dell'Ordine di servizio N. 389-1911, sarà trasmesso, a cura del predetto Ufficio Contabilità Riassuntiva, un supplemento speciale contenente le sole modificazioni ed aggiunte interessanti le Parti I-*A* e I-*C*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 414. (C.).

Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 201-1911).

Col 1° gennaio 1913 la tariffa locale interna sicula N. 220, valevole per i trasporti di « pietra in rottami e in cocci ecc. » sarà estesa, limitatamente ai trasporti di mattoni comuni, alle spedizioni in partenza dalla stazione di Sampieri.

Opportuna annotazione dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 415. (C.).

Applicazione della tariffa differenziale A ai biglietti ad itinerario combinabile italiani.

(Vedi Ordini di Servizio N. 93 e 121-1906).

La nota (1) posta in fine dell'Ordine di Servizio N. 121-1906 (nota indicante i tratti che possono essere percorsi anche due volte senza pregiudizio dell'applicazione della tariffa differenziale A ai biglietti ad itinerario combinabile italiani) deve essere completata coi tratti di linea seguenti:

Verona P. N.-Verona P. V.;
Castellamare Adriatico-Pescara;
Milano-Rogoredo;
Vinchiaturo-Campobasso;
Padova-Mestre.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 416. (C.).

Tariffa locale N. 226 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 326-1911).

Col 1° gennaio 1913 la tariffa locale N. 226 P. V. Serie A valevole per i trasporti di « Pasta per carta (di legno, di paglia, di stracci o di altra simile sostanza) ecc », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Longarone Zoldo e di Pavia ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa, nella quale sarà invece da cancellarsi l'indicazione della stazione di Belluno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 417. (S).

Norme e condizioni per le prove e l'accettazione dei legnami.

Nelle « Prescrizioni Tecniche pei materiali da costruzione da impiegarsi nei lavori delle Ferrovie dello Stato », diramate con Ordine di Servizio N. 191 del 1908, figurano anche apposite prescrizioni concernenti i legnami.

In base a tali prescrizioni, ed agli studi posteriormente eseguiti dall'Istituto perimentale circa le prove sui legnami, su proposta della Commissione permanente per lo studio delle norme per l'accettazione dei materiali, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, questo, in analogia a quanto già aveva fatto per gli agglomeranti idraulici cementizî, i materiali ferrosi e le pozzolane (Decreti 10 gennaio 1907, 29 febbraio 1908 e 13 giugno 1911), ritenne opportuno pubblicare in apposito opuscolo le « Norme e condizioni per le prove e l'accettazione dei legnami » precedute dal Decreto ministeriale in data 30 ottobre 1912, che le approva corredandole di opportune notizie esplicative.

Il Decreto e le predette note saranno distribuite agli Uffici interessati a cura del Servizio Segretariato (Istituto Sperimentale).

Ordine di Servizio N. 418. (M. e L.)

Attivazione d'un apparato centrale idrodinamico nella stazione di Colli di Monte Bove.

Dalle ore dodici del giorno 8 gennaio 1913 verrà attivato nella stazione di Colli di Monte Bove, della linea Sulmona-Roma, un apparato centrale idrodinamico addossato esternamente al F. V., per la manovra dei deviatoi e dei segnali della stazione stessa, la quale dalla data suindicata sarà protetta:

verso Sulmona, da un disco di 1ª categoria situato a m. 141 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 821 da un dischetto d'avviso, sussidiato a m. 60 da un risonatore: questo e il dischetto d'avviso sono posti nella galleria di Monte Bove;

verso Roma, da un disco di 2ª categoria collocato a m. 530 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo.

Tutti i detti segnali si trovano a destra rispetto ai treni ai quali comandano.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 *e* 46 *del Compartimento di Roma.*

Ordine di Servizio N. 419. (C.).

Servizi internazionali — Cambiamento di nome della stazione di Volterra.

Come da Ordine di Servizio N. 277-912, la vecchia stazione di Volterra ha assunta la denominazione di Saline di Volterra.

Per conseguenza negli elenchi delle stazioni italiane, annessi alle tariffe dirette internazionali, dovrà essere cancellata la stazione di Volterra colle relative distanze ed alla sede opportuna negli elenchi stessi dovrà essere aggiunta quella di Saline di Volterra colle medesime indicazioni che attualmente figurano per Volterra.

Soppressione ed aggiunta analoghe dovranno pure essere apportate nelle tariffe eccezionali a P. V. N. 11 dei vari servizi internazionali, nelle quali attualmente figura la detta stazione di Volterra.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 420. (C.).

Tariffa locale N. 233 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 344-1912).

Col 1° gennaio 1913 la tariffa locale N. 233 P. V. serie *A*, valevole per i trasporti di « acque minerali naturali » sarà estesa — limitatamente ai trasporti delle acque salse jodiche delle sorgenti di Miradolo — alle spedizioni in partenza dalla stazione di Corteolona ed in destinazione di quelle di tutta la rete dello Stato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 421. (C.).

Servizi internazionali.

Nelle Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe dirette internazionali (Prescrizioni speciali per il percorso italiano) devono essere introdotte, con validità dal 1° gennaio 1913, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

SERVIZIO ITALO-AUSTRO-UNGARICO.

Parte I *B* della tariffa diretta (edizione 1° gennaio 1912). — Paragrafo 4 (pag. 10-12). — Tassazione dei trasporti a piccola velocità ordinaria.

Il punto (6) deve essere soppresso; il successivo punto (7), che pertanto prenderà il numero (6), va annullato e sostituito dal seguente:

« (6) Alle spedizioni di merci, per le quali nella classificazione sia prescritto un peso minimo di 50 tonnellate (cereali, farine, ecc.) il prezzo stabilito per detto minimo è applicabile soltanto se l'in-

tera partita viene consegnata pel trasporto da un solo mittente alla medesima stazione di partenza ed è diretta ad un solo destinatario nella medesima stazione destinataria. La rimanenza del carico non costituente un vagone completo, viene considerata e tassata come complemento di partita e quindi sul peso effettivo, in base alla classe o tariffa applicata ai vagoni completi.

« In ciascuna delle lettere di vettura scortanti i singoli vagoni e quindi anche in quella che scorta il citato complemento di partita, deve risultare che la relativa merce forma parte della spedizione di 50 tonnellate ».

Il punto (8), che prende il numero (7), va pure annullato, e sostituito come segue:

« (7) Pei *colli* dichiarati contenere merci appartenenti a classi diverse, il prezzo di trasporto si applica secondo la tariffa più elevata delle merci stesse.

« Sono pure tassate in questo modo le *spedizioni* composte di colli di merci appartenenti a classi diverse, dei quali *non* sia stato indicato partitamente il peso.

« Le spedizioni di peso inferiore a 50 Kg. e composte di merci diverse appartenenti a più classi, delle quali sia stato indicato partitamente il peso, sono tassate, per ciascuna classe, in base al peso effettivo, arrotondato di 10 in 10 Kg., aggiungendo al peso della merce che appartiene alla classe più elevata, la differenza di peso mancante per ottenere il minimo prescritto dei 50 Kg.

« Se trattasi invece di spedizioni di peso superiore a 50 Kg. trovantisi nelle condizioni sopra indicate, la tassazione avrà luogo egualmente per ciascuna classe, in base al peso effettivo arrotondato di 10 in 10 Kg. ».

I successivi punti (9) e (10) prendono rispettivamente i numeri (8) e (9).

L'attuale punto (11), dovendo a sua volta essere annullato, i punti (12), (13) e (14) prenderanno rispettivamente i numeri (10), (11) e (12).

SERVIZIO ITALO-FRANCESE (P. L. M.).

Paragrafo V (pag. 9-10) della tariffa diretta (edizione 1° gennaio 1907). — Tassazione dei trasporti a piccola velocità ordinaria.

A. — Disposizioni per le merci in generale.

Il punto 2 dev'essere annullato e sostituito dal seguente:

« (2) Pei *colli* dichiarati contenere merci appartenti a classi diverse, il prezzo di trasporto si applica secondo la tariffa più elevata delle merci stesse.

« Sono pure tassate in questo modo le *spedizioni* composte di colli di merci appartenenti a classi diverse, dei quali *non* sia stato indicato partitamente il peso.

« Le spedizioni di peso inferiore a 50 Kg. e composte di merci diverse appartenenti a più classi, delle quali sia stato indicato partitamente il peso, sono tassate, per ciascuna classe, in base al peso effettivo, arrotondato di 10 in 10 Kg., aggiungendo al peso della merce che appartiene alla classe più elevata, la differenza di peso mancante per ottenere il minimo prescritto dei 50 Kg.

« Se trattasi invece di spedizioni di peso superiore a 50 Kg., trovantisi nelle condizioni sopra indicate, la tassazione avrà luogo egualmente per ciascuna classe in base al peso effettivo arrotondato di 10 in 10 Kg. ».

Inoltre il punto 9 deve essere annullato.

SERVIZIO ITALO-FRANCESE (oltre la P. L. M.).

Paragrafo II (pag. 10) della tariffa diretta (edizione 1° gennaio 1911). Tassazione dei trasporti.

Il punto 7 deve essere annullato e sostituito dal seguente:

« (7) Pei *colli* dichiarati contenere merci appartenenti a classi diverse, il prezzo di trasporto si applica secondo la tariffa più elevata delle merci stesse.

« Sono pure tassate in questo modo le *spedizioni* composte di colli di merci appartenenti a classi diverse dei quali *non* sia stato indicato partitamente il peso.

« Le spedizioni di peso inferiore a 50 Kg. e composte di merci diverse appartenenti a più classi, delle quali sia stato indicato partitamente il peso, sono tassate, per ciascuna classe, in base al peso effettivo, arrotondato di 10 in 10 Kg., aggiungendo al peso della merce che appartiene alla classe più elevata, la differenza di peso mancante per ottenere il minimo prescritto dei 50 Kg.

« Se trattasi invece di spedizioni di peso superiore a 50 Kg., trovantisi nelle condizioni sopra indicate, la tassazione avrà luogo egualmente per ciascuna classe in base al peso effettivo arrotondato di 10 in 10 Kg. ».

Inoltre il punto 14 deve essere annullato.

SERVIZIO ITALO-GERMANICO.

Parte I *B* della tariffa diretta (ristampata col 23° supplemento). — Paragrafo 4 (pagina 8-10). — Tassazione dei trasporti a piccola velocità ordinaria:

Il punto (5), composto di due capoversi, deve essere soppresso e sostituito dal seguente:

« (5) Alle spedizioni di merci, per le quali nella classificazione sia prescritto un peso minimo di 50 tonnellate (cereali, farine, ecc.) il prezzo stabilito per detto minimo è applicabile soltanto se l'intera partita viene consegnata pel trasporto da un solo mittente alla medesima stazione di partenza, ed è diretta ad un solo destinatario nella medesima stazione destinataria. La rimanenza del carico non costituente un vagone completo, viene considerata e tassata come complemento di partita e quindi sul peso effettivo, in base alla classe o tariffa applicata ai vagoni completi.

« In ciascuna delle lettere di vettura scortanti i singoli vagoni e quindi anche in quella che scorta il citato complemento di partita, deve risultare che la relativa merce forma parte della spedizione di 50 tonnellate ».

Il punto (10). — Avvenendo che in un collo ecc. va annullato e sostituito dal seguente:

« (10) Pei *colli* dichiarati contenere merci appartenenti a classi diverse, il prezzo di trasporto si applica secondo la tariffa più elevata delle merci stesse.

« Sono pure tassate in questo modo le *spedizioni* composte di colli di merci appartenenti a classi diverse, dei quali *non* sia stato indicato partitamente il peso.

« Le spedizioni di peso inferiore a 50 Kg. e composte di merci diverse appartenenti a più classi, delle quali sia stato indicato partitamente il peso, sono tassate, per ciascuna classe, in base al peso effettivo, arrotondato di 10 in 10 Kg. aggiungendo al peso della merce che appartiene alla classe più elevata, la differenza di peso mancante per ottenere il minimo prescritto dei 50 Kg.

« Se trattasi invece di spedizioni di peso superiore a 50 Kg. trovantisi nelle condizioni sopra indicate, la tassazione avrà luogo egualmente per ciascuna classe in base al peso effettivo arrotondato di 10 in 10 Kg. ».

Inoltre, i punti (12) e (13) vanno soppressi.

Servizio italo-neerlandese.

Paragrafo 4 (pagine 8-9) della tariffa diretta (edizione 1° gennaio 1912). — Tassazione dei trasporti a piccola velocità ordinaria.

Il punto (5) deve essere soppresso, dimodochè i punti (6), (7), (8) e (9) prenderanno rispettivamente i numeri (5), (6), (7) e (8).

Il punto (10) va soppresso e sostituito dal seguente che prende il numero (9):

« (9) Pei *colli* dichiarati contenere merci appartenenti a classi diverse, il prezzo di trasporto si applica secondo la tariffa più elevata delle merci stesse.

« Sono pure tassate in questo modo le *spedizioni* composte di colli di merci appartenenti a classi diverse, dei quali *non* sia stato indicato partitamente il peso.

« Le spedizioni di peso inferiore a 50 Kg. e composte di merci diverse appartenenti a più classi, delle quali sia stato indicato partitamente il peso, sono tassate, per ciascuna classe, in base al peso effettivo, arrotondato di 10 in 10 Kg. aggiungendo al peso della merce che appartiene alla classe più elevata, la differenza di peso mancante per ottenere il minimo prescritto dei 50 Kg.

« Se trattasi invece di spedizioni di peso superiore a 50 Kg., trovantisi nelle condizioni sopra indicate, la tassazione avrà luogo egualmente per ciascuna classe in base al peso effettivo arrotondato di 10 in 10 Kg. ».

Inoltre, il punto (11) prende il numero (10) e il punto (12) deve essere soppresso.

Servizio italo-svizzero.

Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe (edizione 1° maggio 1899). — Paragrafo 4 (pag. 41-42).

Gli ultimi tre capoversi del punto 1, e precisamente da — Tutte le spedizioni che si tassano — fino a — spedizione di 50 tonnellate — vanno annullati e sostituiti come segue:

« Alle spedizioni di merci, per le quali nella classificazione sia prescritto un peso minimo di 50 tonnellate (cereali, farine, ecc.) il prezzo stabilito per detto minimo è applicabile soltanto se l'intera partita viene consegnata pel trasporto da un solo mittente alla medesima stazione di partenza ed è diretta ad un solo destinatario nella medesima stazione destinataria. La rimanenza del carico non costituente un vagone completo viene considerata e tassata come complemento di partita e quindi sul peso effettivo, in base alla classe o tariffa applicata ai vagoni completi.

« In ciascuna delle lettere di vettura scortanti i singoli vagoni e quindi anche in quella che scorta il citato complemento di partita, deve risultare che la relativa merce forma parte della spedizione di 50 tonnellate ».

Il punto (10). — Avvenendo che in un collo ecc. va annullato e sostituito dal seguente:

« (10) Pei *colli* dichiarati contenere merci appartenenti a classi diverse, il prezzo di trasporto si applica secondo la tariffa più elevata delle merci stesse.

« Sono pure tassate in questo modo le *spedizioni* composte di colli di merci appartenenti a classi diverse, dei quali *non* sia stato indicato partitamente il peso.

« Le spedizioni di peso inferiore a 50 Kg. e composte di merci diverse appartenenti a più classi, delle quali sia stato indicato partitamente il peso, sono tassate, per ciascuna classe, in base al peso effettivo, arrotondato di 10 in 10 Kg. aggiungendo al peso della merce che appartiene alla classe più elevata, la differenza di peso mancante per ottenere il minimo prescritto dei 50 Kg.

« Se trattasi invece di spedizioni di peso superiore a 50 Kg. trovantisi nelle condizioni sopra indicate, la tassazione avrà luogo egualmente per ciascuna classe in base al peso effettivo arrotondato di 10 in 10 Kg. ».

Inoltre, i punti (12) e (13) vanno soppressi.

Servizio italo-neerlandese.

Paragrafo 4 (pagine 8-9) della tariffa diretta (edizione 1° gennaio 1912). — Tassazione dei trasporti a piccola velocità ordinaria.

Il punto (5) deve essere soppresso, dimodochè i punti (6), (7), (8) e (9) prenderanno rispettivamente i numeri (5), (6), (7) e (8).

Il punto (10) va soppresso e sostituito dal seguente che prende il numero (9):

« (9) Pei *colli* dichiarati contenere merci appartenenti a classi diverse, il prezzo di trasporto si applica secondo la tariffa più elevata delle merci stesse.

« Sono pure tassate in questo modo le *spedizioni* composte di colli di merci appartenenti a classi diverse, dei quali *non* sia stato indicato partitamente il peso.

parte II delle Condizioni e tariffe del servizio di cui trattasi devono introdursi le seguenti indicazioni:

Altopascio G. P.	Civitavecchia	289	Livorno M. 58
	Livorno S. M. (1).	56	
Greco. . . G. P.	Civitavecchia.	559	Genova . . 162
	Genova (1)	162	

Negli allegati medesimi, il nome della stazione di Volterra deve poscia sostituirsi con quello di Saline di Volterra, e nell'allegato N. 5 sono inoltre da apportarsi le varianti che risultano dall'unito prospetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 423. (C.).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 229-1912).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1916, si avverte che, la facoltà di completare il carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari, spedite a piccola velocità accelerata, è accordata anche alle Ditte seguenti:

Unione Esportatori e Produttori: derrate agricole . . . . di Napoli.
Ferrovie di Reggio Emilia: (Esportazione Agricola) . . . . di Reggio Emilia.
Mastronardi Pietro . . . . di Monopoli.
Schepis Carmelo e C. . . . . di Grammichele.

UNIONE ESPORTATORI . . . . di Catania.
FRANZOSINI ALFREDO . . . .
NARDONE N. V. E OLIVASTRI G. . . di Marina S. Vito (Chieti).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 424. (M.).

Sospensione dell'accettazione dei trasporti per località ingombre.

Con riferimento all'Ordine Generale N. 17-1912, si dettano le norme da osservarsi nei casi in cui debba essere sospesa l'accettazione dei trasporti per stazioni ingombre.

1. — *Ufficio che dirama l'ordine di sospensione. — Estremi per l'adozione del procedimento.* — L'ordine di sospensione sarà emesso e diramato dalla Divisione del Movimento nella cui circoscrizione si trova la stazione ingombra.

Le Divisioni sospenderanno, di massima, l'accettazione dei trasporti allorquando per una stazione, tenuto conto anche dei carri fatti trattenere in altre località, e nonostante tutti i provvedimenti che saranno stati adottati in precedenza per intensificare lo scarico e le manovre, si verifichi un arretrato di scarico pari a 4 giorni, e persistano le cause che lo hanno determinato.

Le Divisioni stesse dovranno, però, vagliare attentamente le speciali condizioni locali, nei riguardi dei mezzi di manovra disponibili; dei mezzi di scarico e di asportazione dalla stazione, di cui dispongono i destinatari; della quantità delle richieste di pesatura; nonchè di tutte quelle altre condizioni che potrebbero talvolta consigliare, nell'interesse del servizio e del pubblico, di anticipare il provvedimento.

Dovranno inoltre accertare e stabilire a quali categorie di trasporti debba estendersi la sospensione, cioè se a quelli a G. V., a P. V. A., a P. V. O., a carro completo, in collettame; se e per quali

merci, oltre quelle indicate al punto seguente, sia necessario e possibile fare eccezione.

2. — *Trasporti permanentemente esclusi dalla sospensione.* — S'intenderanno sempre escluse dalla sospensione, anche per le provenienze da altre ferrovie alle quali fosse estesa la sospensione, le spedizioni seguenti:

privative; ghiaccio e neve; acqua dolce e minerale; latte fresco, condensato, sterilizzato; burro fresco; formaggi facili a liquefarsi; pane comune, compresi i grissini; uova; ortaglie e verdure fresche; frutta fresche; bestiame; carni fresche macellate; pollame vivo o morto; pesci vivi d'ogni specie e pesci morti freschi; ostriche, cappe, ricci e frutti di mare in genere; fiori freschi sciolti, in mazzi od in corone, e fiori in acqua salata; giornali e carta per giornali; carbone vegetale; carbonella di legna o brace; fascine di minuta legna; masserizie ed arredi di casa usati, in partite complesse dichiarate sgomberi in conseguenza di cambiamento di dimora, anche se caricate in furgoni; effetti, attrezzi, furgoni e carri stradali di cui la concessione speciale IX (compagnie teatrali ed assimilate).

S'intenderanno altresì sempre esclusi i trasporti diretti agli stabilimenti raccordati, quando non sia esplicitamente disposto il contrario dall'ordine di sospensione.

La sospensione dovrà essere estesa agli stabilimenti predetti quando l'esercizio loro concorresse a determinare l'ingombro.

3. — *Formula del telegramma di sospensione.* — Il telegramma che ordina la sospensione dovrà essere redatto nella formula seguente:

« *Per ingombro stazione* . . . . *sospenda dal* . . . . *al* . . . . . . *accettazione merci* . . . . (indicare, secondo i casi: a grande velocità; piccola velocità accelerata; piccola velocità ordinaria; carro completo; in collettame) *escluse* . . . . . »

Si dovranno specificare le merci eventualmente escluse dalla sospensione oltre quelle elencate al punto 2, che s'intendono escluse sempre senza bisogno che ne sia fatta speciale menzione.

I giorni indicati nel telegramma s'intendono compresi nel periodo di sospensione.

Ove la sospensione sia disposta per richiesta di altra Amministrazione di trasporti, se ne dovrà far cenno nel telegramma, sostituendo le prime parole con le seguenti: « *Per richiesta della Società . . . . sospenda*, ecc. ».

4. — *Limiti di competenza delle Divisioni.* — Non potranno essere ordinate sospensioni per periodi superiori a sette giorni, nè proroghe di sospensioni in corso, senza il preventivo assenso del Servizio del Movimento, da richiedersi mediante proposta motivata, con le indicazioni di cui al punto 10.

5. — *Diramazione dell'ordine di sospensione.* — L'ordine sarà diramato mediante « indirizzo sesto » da presentarsi all'ufficio telegrafico nelle ore antimeridiane dell'antivigilia del giorno in cui il provvedimento dovrà andare in vigore, in modo che tutte le stazioni interessate possano riceverlo in tempo per avvisarne il pubblico con anticipazione di almeno 24 ore.

Solo nei casi di sospensione determinata da cause di forza maggiore, l'avviso al pubblico potrà essere dato nel giorno stesso in cui ha principio la sospensione.

Tenuto conto delle località di provenienza delle spedizioni che di solito affluiscono alla stazione ingombra, e della durata della sospensione, potranno essere escluse dall'indirizzo sesto le Divisioni che si trovano molto distanti dalla stazione ingombra, e quelle dalle quali sia notorio che non si eseguiscono spedizioni per la stazione stessa.

Appena diramato l'indirizzo sesto, la Divisione emittente ne trasmetterà copia a tutti i Circoli di ripartizione interessati, i quali accerteranno, colla medesima, l'esattezza della disposizione ricevuta per telegrafo.

Qualora il provvedimento possa essere limitato alla Divisione nella cui circoscrizione si trova la stazione ingombra, la Divisione stessa trasmetterà l'ordine ai propri Circoli di ripartizione, telegraficamente od epistolarmente, secondo i casi, e ne comunicherà copia al Servizio del Movimento, al Capo del Compartimento ed alla Delegazione del Materiale mobile.

6. — *Compito dei Circoli di ripartizione, delle Delegazioni e dei Riparti del Materiale mobile.* — I Circoli di ripartizione, rice-

vuto il telegramma indirizzo sesto o quello isolato della propria Divisione, ne riporteranno letteralmente il testo e la firma, sul quadro C dell'allegato al rapporto giornaliero (mod. 302/701), che restituiranno nella notte, o nelle prime ore del mattino successivo, coi treni prescritti, alle stazioni della loro giurisdizione; si accerteranno inoltre che le medesime ne accusino ricevimento al quadro C, parte 1ª, del rapporto del giorno successivo.

Ove la copia ricevuta dalla Divisione emittente non concordasse col testo telegrafico, e quest'ultimo fosse già stato comunicato alle stazioni, ripeteranno il testo rettificato col rapporto del giorno del ricevimento, nelle stesse forme di quelle della comunicazione precedente.

I Circoli di ripartizione daranno atto di ricevimento dell'ordine di sospensione al Riparto del Materiale mobile ed alla Delegazione, a mezzo del rapporto giornaliero mod. M. 179, parte I. Le Delegazioni daranno conferma alla Divisione che ha emanato l'ordine, del ricevimento da parte di tutti i Circoli interessati delle altre Divisioni, informandola degli eventuali ritardi nella trasmissione dell'ordine stesso.

Nel caso che qualche Circolo non ne accusasse ricevuta, il Riparto del Materiale dovrà ripetergliene telegraficamente il testo, avvertendone la Delegazione.

7. — *Compito delle stazioni.* — Chi riceve l'allegato C del Mod. 302/701 con l'ordine di sospensione, dovrà consegnarlo immediatamente al Capo stazione titolare (od a chi per lui), il quale ne darà avviso alle Gestioni interessate, e curerà la compilazione ed affissione dell'avviso al pubblico mod. M. 178*a* (allegato A) applicando sullo stesso il timbro ad umido ed inscrivendovi la data del giorno dell'affissione.

Cessato il periodo della sospensione, il titolare della stazione ritirerà l'avviso (mod. M. 178*a*) che conserverà in atti, per essere in grado di produrlo, in qualsiasi momento, come prova dell'avvenuta affissione; e resterà personalmente responsabile delle conseguenze che potranno derivare dalla inosservanza di siffatta prescrizione.

8. — *Comunicazione della sospensione alle altre Ferrovie italiane e Tramvie.* — I Capi delle stazioni a contatto con altre ferrovie italiane e tramvie, con le quali esiste servizio cumulativo o di corrispondenza, consegneranno subito copia della disposizione al Rappresentante di quelle amministrazioni, ritirandone ricevuta.

Dell'avvenuta consegna daranno conferma al Circolo di ripartizione al quadro C, parte 1ª, del rapporto mod. 302 701, ed il Circolo, a sua volta, ripeterà la conferma sul mod. M. 179.

9. — *Comunicazione della sospensione alle Ferrovie estere.* — La Divisione che emana l'ordine, ove ravvisasse l'assoluta necessità di far sospendere l'accettazione delle spedizioni anche su qualche ferrovia estera con la quale non fosse a contatto, ne darà esplicito incarico alla Divisione interessata. A tale effetto le ferrovie francesi saranno considerate a contatto esclusivamente colla Divisione di Torino.

La Divisione a contatto, che ne riceverà l'incarico, darà diretta notizia della sospensione alle ferrovie estere interessate, appoggiando il telegramma al transito di confine a ciò delegato, informandone in pari tempo le altre stazioni di confine, quando ve ne fosse più d'una.

La stazione di confine delegata curerà la traduzione del telegramma in francese o tedesco e lo consegnerà, per l'inoltro, ai rappresentanti delle Amministrazioni in contatto, ritirandone ricevuta con la data e l'ora di consegna.

Di siffatte partecipazioni la Divisione interessata darà conferma alla Divisione che ha emanato l'ordine, ed avviso alla Delegazione del Materiale mobile.

10. — *Comunicazioni al Servizio del Movimento.* — La Divisione che dirama di sua iniziativa l'ordine di sospensione, dovrà rimettere prontamente al Servizio del Movimento, insieme alla copia dell'ordine emanato, un rapporto nel quale siano specificati: le condizioni dell'ingombro; le cause che lo determinarono; i provvedimenti adottati per fronteggiarlo; le partecipazioni date, se del caso, a ferrovie estere.

11. — *Indebita accettazione di spedizioni durante i periodi di sospensione.* — Il capo della stazione dichiarata ingombra rimetterà alla Divisione del Movimento, ogni sera, a cominciare dal secondo giorno della sospensione, un elenco dei trasporti indebitamente accettati, che fossero giunti alla sua stazione nelle 24 ore precedenti.

Altrettanto faranno le stazioni che dovessero trattenere e ricoverare temporaneamente carri carichi, per conto di quella ingombra.

La Divisione, fatto lo spoglio degli elenchi, provvederà disciplinarmente contro i dipendenti responsabili delle trasgressioni, e comunicherà prontamente le infrazioni che riguardassero altre stazioni, alle Divisioni interessate per i provvedimenti disciplinari di loro competenza.

Per le spedizioni accettate, durante i periodi di sospensione, da altre ferrovie italiane e tramvie, le stazioni di transito notificheranno le trasgressioni alla rispettiva Divisione del Movimento.

Questa, dopo di essersi accertata, in base alla conferma del Circolo di ripartizione, che l'ordine di sospensione fu notificato, deciderà se sia il caso di respingerle o di trattenerle a rischio e spese dell'Amministrazione mittente, o soltanto di richiamare la medesima all'osservanza della sospensione.

Pei trasporti provenienti dall'estero, la stazione di transito ne trasmetterà l'elenco al Servizio del Movimento, pei provvedimenti che questo riterrà opportuni.

12. — *Richiesta di sospensione da parte di altre Amministrazioni.* — Le Amministrazioni colle quali esiste servizio cumulativo o di corrispondenza, rivolgeranno direttamente le richieste di sospensione per le loro stazioni, alle Divisioni del Movimento designate allo scopo. Queste, ricevendo l'invito di sospensione, si comporteranno come nei casi riflettenti le stazioni della propria giurisdizione. Altrettanto faranno i Circoli di ripartizione e le stazioni.

L'avviso al pubblico sarà però dato, invece, con mod. M. 178*b* (allegato B).

In questi casi le eccezioni s'intenderanno limitate alle sole merci nominativamente specificate nell'ordine di sospensione.

La circolare N. 12-1912 è abrogata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 5, 7 *ed ai Controllori del materiale.*

Ordine di Servizio N. 425. (S.)

Ordinamento degli uffici sanitari distaccati.

1° Col primo gennaio del 1913 gli uffici sanitari di Torino e di Milano e la sezione del Servizio centrale in Roma assumeranno l'intera giurisdizione loro assegnata, come al punto 2 dell'Ordine Generale N. 24-1912 e dalla stessa data saranno sciolti gli uffici sanitari compartimentali di Genova, Venezia, Ancona e Roma.

2° Per le sole funzioni indicate al punto 4° del citato Ordine Generale N. 24 i cinque uffici distaccati di nuova costituzione e la sezione del Servizio centrale avranno Ispettori sanitari nelle sedi qui rispettivamente indicate:

l'Ufficio di TORINO a Genova;

l'Ufficio di MILANO a Verona e a Venezia;

l'Ufficio di FIRENZE a Pisa e a Bologna;

l'Ufficio di NAPOLI a Foggia, a Bari, a Taranto, a Reggio Calabria ed a Salerno;

l'Ufficio di PALERMO a Catania;

la Sezione del Servizio centrale ad Ancona.

3° I detti Ispettori eserciteranno, sotto la diretta vigilanza dei Capi degli uffici distaccati, le loro funzioni nelle circoscrizioni seguenti:

per GENOVA: linee del Compartimento di Genova:

per VERONA: linee: Brescia (compresa) - Verona - Padova (esclusa); Ala - Verona; Vicenza - Schio: Vicenza - Cittadella (esclusa); Desenzano - Desenzano Lago; Parma (esclusa) - Brescia: Brescia - Olmeneta (esclusa); Cremona - Mantova (esclusa);

per VENEZIA: linee: Venezia - Padova (compresa): Padova - Bassano; Camposampiero - Montebelluna; Cittadella (compresa) - Treviso; Treviso - Belluno - Longarone; Treviso - Motta di Livenza; Mestre - Treviso - Udine; Udine - Pontebba: Udine - Cormons; Mestre - Portogruaro - Pinzano: Mestre - Primolano;

per PISA: linee: Spezia (compresa) Grosseto (compresa); Parma (esclusa) - Vezzano; S. Stefano - Sarzana; Carrara - Avenza: Lucca (esclusa) - Pisa; Lucca - Viareggio; Empoli (esclusa) - Pisa; Pisa - Colle Salvetti - Vada; Livorno - Colle Salvetti: Cecina - Volterra; Campiglia - Piombino; Asciano (esclusa) - Montepescali:

per BOLOGNA, linee costituenti il relativo compartimento;

per FOGGIA, linee: Foggia - Manfredonia: Foggia - Lucera: Foggia - Cerignola (compresa); Cerignola - Cerignola Città; Cervaro - Potenza Inferiore (esclusa); Foggia - Benevento (compresa); Benevento - Termoli (esclusa): Bosco Redole - Carpinone (esclusa); Rocchetta S. Antonio - Avellino (esclusa); Avellino - Benevento;

per BARI, linee: Cerignola (esclusa) - Otranto; Zollino - Gallipoli; Ofantino - Margherita di Savoia; Rocchetta S. Antonio (esclusa) - Spinazzola - Gioia del Colle (compresa); Barletta - Spinazzola; Bari - Gioia del Colle;

per TARANTO, linee: Taranto - Gioia del Colle (esclusa); Taranto - Brindisi (esclusa); Francavilla Fontana - Lecce (esclusa); Novoli - Nardò (esclusa); Taranto - Cotrone (compresa); Metaponto - Potenza Inferiore (esclusa); Sibari - Pietrafitta;

per REGGIO CALABRIA, linee: S. Eufemia Biforcazione (compresa) - Reggio Calabria; Reggio Calabria - Cotrone (esclusa); S. Eufemia Biforcazione - Catanzaro Marina;

per SALERNO, linee: Salerno - S. Eufemia Biforcazione (esclusa); Battipaglia - Potenza Inferiore (compresa); Sicignano - Lagonegro; Salerno - Mercato S. Severino (esclusa); Salerno - Nocera (compresa) - Codola - (esclusa);

per CATANIA, linee: Messina (compresa) - Catania - S. Caterina Xirbi (compresa) - Caltanissetta (esclusa); Catania - Siracusa - Vittoria (compresa); Valsavoia - Caltagirone; Assoro - Valguarnera;

per ANCONA, linee costituenti il relativo compartimento.

4° Fino a che non saranno rese esecutive le modificazioni da apportarsi in forza del Decreto Reale del 28 giugno 1912 N. 728 al Regolamento approvato con Decreto Ministeriale del 28 giugno 1909, le attribuzioni del Servizio centrale Sanitario e di tutti i suoi organi costitutivi seguiteranno ad essere regolate dalle norme ed istruzioni vigenti, subordinatamente a quanto è disposto in questo Ordine di Servizio e nell'Ordine Generale N. 24-1912.

Circolare N. 101. (C.).

Cessazione del servizio trasporti a domicilio a Bistagno ed a Strevi.

Col giorno 31 dicembre 1912 cesserà il servizio dei trasporti a domicilio fa la stazione di Bistagno e le località di Bistagno, Monastero, Bubbio, Cessole, Vesime e Cortemilia, nonchè fra la stazione di Strevi e le località di Strevi e di Rivalta Bormida.

Si dovranno cancellare, pertanto, le relative indicazioni alle pagine 15 e 31 del fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 ». Inoltre nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 », nella colonna 14 delle pagine 17 e 95 si dovranno cancellare le indicazioni G. P. (7) e le relative note (7) in calce alle pagine stesse.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 102. (C.).

Apertura delle Agenzie di Città di Arpino, Faenza e Volterra.

Col giorno 1° gennaio 1913 verranno aperte le Agenzie di Città di Arpino, Faenza e Volterra e verrà istituito in quelle stazioni il servizio dei trasporti a domicilio ai prezzi risultanti dall'Allegato prospetto.

In conseguenza nelle pag. 13 e 19 del fascicolo: « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione aprile 1912 », si dovranno indicare i nomi delle stazioni di Arpino e di Faenza, con l'aggiunta « vedi pag. 36 » ed in quest'ultima pagina si dovranno riportare i nomi stessi con i relativi corrispettivi. Invece a pag. 34 saranno da aggiungersi il nome ed i corrispettivi di Volterra di cui sopra.

Inoltre nella colonna 14 delle pag. 13, 38 e 107 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 », si dovranno aggiungere le lettere G. P. di fianco ai nomi delle nominate stazioni.

Con l'occasione, poi, si dovranno praticare nel detto fascicolo le altre aggiunte pure indicate nell'allegato.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 103. (M. e T.).

Segnali col fischio delle locomotive.

(Vedi Circolare N. 4-1909)

Non ostante le ripetute raccomandazioni fatte non si è ancora potuto ottenere che sia limitato a quanto è strettamente necessario l'uso del fischio delle locomotive, rilevandosi spesso superflua la ripetizione di segnali sia nelle manovre sia durante le eventuali soste ai segnali fissi di protezione, e che si ricorre ai fischi per richiedere la manovra di deviatoi a mano anche quando la richiesta potrebbe essere fatta a voce o mediante segnali ottici.

Nel richiamare le disposizioni date con la circolare N. 4-1909, e con riserva di esaminare se e quali segnali prescritti dai regolamenti in vigore si possano sopprimere, si avverte intanto che anche il segnale di cui all'art. 64, capov. 3, del Regolamento sui segnali, relativo alla manovra dei deviatoi mossi da apparati centrali, deve essere fatto solo quando manchi altro mezzo di pronta comunicazione con l'agente della cabina.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 7, 10, 11, 30, 31, 33, *ai manovratori, deviatori e manovali dei depositi combustibili.*

Circolare N. 104. (M.P.)

Orario di servizio del personale delle stazioni.

In relazione a quanto è detto a pag. 1133 del supplemento al Bollettino Ufficiale N. 44-1912, resta stabilito che i Capi stazione, quando i ritardi dei treni sono notevoli e consuetudinari, debbono di loro iniziativa modificare l'orario di servizio del personale, al fine

di evitare gli aggravi relativi, o di ridurli al minimo possibile: resta pure stabilito che, qualora avvengano in casi consimili delle prestazioni straordinarie, — considerato che esse non danno titolo a compensi per lavoro straordinario, se non ed in quanto importino riduzioni di riposo minimo — si abbia a tenerne conto nei riguardi dell'art. 4 della legge 13 aprile 1911 N. 310.

A questo scopo i Capi stazione devono di volta in volta rapportare sulla relazione giornaliera, in modo circostanziato, e gli Ispettori di Riparto accertare che non avvengano prestazioni straordinarie ingiustificate ed avanzare le proposte del caso alla Divisione per eliminarle.

Naturalmente le Divisioni debbono a loro volta invigilare per l'osservanza delle disposizioni sopra esposte e curare in special modo di rimuovere le cause che determinano i ritardi.

Circolare N. 105. (M.).

Precauzioni nelle manovre con carri intercomunicanti.

Siccome nei carri intercomunicanti *F I* anche durante le manovre possono trovarsi gli agenti incaricati del riordino delle merci, così prima di iniziare qualsiasi movimento coi detti carri occorre accertarsi che i medesimi non siano occupati e in caso affermativo che gli agenti suddetti siano avvisati affinchè possano provvedere alla loro incolumità.

Resta inteso poi che sono vietate le manovre a spinta con carri occupati dagli agenti addetti alle merci.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 10, 11, 14 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 106. (C.).

Tariffa eccezionale N. 1006 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 277-1912).

In relazione a quanto dispone l'Ordine di Servizio sopra ricordato si avverte che l'indicazione della stazione di Volterra, la quale figura fra le stazioni destinatarie ammesse a fruire della tariffa eccezionale N. 1006 P. V., valevole per « spedizioni a vagone completo di lignite e formelle di lignite » deve essere sostituita con quella di Saline di Volterra.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

COMUNICATO

Alla Rappresentanza del Personale.

Mi ero riservato di esaminare, in occasione della convocazione della conferenza plenaria successiva a quella del 6 agosto u. s., i desiderati della Rappresentanza in ordine alla ripartizione delle gratificazioni in dipendenza delle economie sulle spese di personale, previste dall'art. 3 della legge 13 aprile N. 310 (1), al quale argomento erasi già accennato nella suddetta conferenza del 6 agosto.

Non essendo stato possibile addivenire finora a tale convocazione, nè volendosi ritardare la ripartizione delle somme che il Consiglio d'Amministrazione ha approvato che siano devolute per

---

(1) - Art. 3. - Indipendentemente dai premi localizzati per risparmio su consumo di materie e da quelli localizzati per il miglior rendimento di determinati servizi, che i regolamenti vigenti consentono, saranno accordate al personale dell'Amministrazione ferroviaria di Stato, escluso quello dirigente di cui al successivo articolo, speciali gratificazioni in dipendenza delle economie che sulle spese di personale saranno conseguite.

Il personale sarà diviso in categorie; le economie conseguite da una di esse non potranno essere devolute agli agenti di altre.

Un apposito regolamento, approvato con Decreto ministeriale, su proposta dell'Amministrazione, stabilirà le categorie e le norme per la valutazione delle economie e per la ripartizione delle gratificazioni in modo che ne abbiano a fruire gli agenti appartenenti alle unità locali, che maggiormente hanno contribuito a conseguire le economie senza turbare la regolarità del servizio.

siffatte gratificazioni, ho creduto conveniente informare con questo comunicato la Rappresentanza, di ciò che per l'applicazione delle suddette disposizioni di legge sarà fatto in questi giorni.

Con Decreto reale del 15 dicembre corrente registrato alla Corte dei Conti nel 18 successivo, è stato autorizzato il prelievo dalla riserva della somma di L. 4,262,489, importo delle gratificazioni (dividendo) da concedersi al personale in base alla disposizione del succitato art. 3 della legge.

Con tale provvedimento si è resa ora possibile la liquidazione ed il successivo pagamento delle gratificazioni stesse senza attendere l'approvazione del bilancio di assestamento che d'ordinario non avviene prima dell'aprile di ogni anno.

La somma di L. 4,262,489 corrisponde alle economie fatte nel corso del 1911-12 e venne determinata ed approvata dal Consiglio d'Amministrazione appena avvenuta la chiusura del bilancio consuntivo dell'anno 1911-12 e cioè dopo il settembre. Successivamente il Consiglio propose al Ministro il Regolamento per la valutazione del dividendo, e le norme provvisorie per la ripartizione di quello spettante per l'anno 1911-12, che vennero approvate col Decreto ministeriale 2 dicembre corrente, registrato alla Corte dei Conti il 18 successivo.

L'art. 3 della legge prevede pure che agli effetti della ripartizione delle gratificazioni il personale deve essere diviso in categorie, allo scopo di tenere in evidenza il contributo che ciascuna categoria ha dato al conseguimento della economia globale ed attribuire a ciascuna categoria la quota parte spettantele per ripartirla poi fra gli agenti della categoria, che maggiormente hanno contribuito a conseguire le economie.

La determinazione delle categorie non presenta difficoltà. Maggiori studî ed ulteriore raccolta di dati statistici si richiedono invece per conoscere in quale misura le spese di ogni categoria siano influenzate dall'aumento del traffico onde attribuire a ciascuna categoria l'assegno che le spetta per maggiori spese di personale e determinare poi, tenuto conto delle maggiori spese realmente sostenute dalla categoria, l'effettiva economia da essa conseguita.

In vista di ciò e per non ritardare la distribuzione del dividendo del 1911-12 il Consiglio di amministrazione nella seduta del 15 novembre u. s. diede parere favorevole alla proposta di presentare all'approvazione del Ministro il Regolamento limitato alle norme per la valutazione globale del dividendo rimandando ad altro Regolamento la suddivisione del personale in categorie e le norme per la valutazione delle economie conseguite da ciascuna categoria, e di ripartire intanto, in via transitoria, il dividendo dell'anno 1911-12 fra il personale, senza distinzione di categorie, in proporzione dello stipendio o paga mensile aumentato del relativo soprassoldo di legge, tenuto conto dei punti di merito, e con norme e limitazioni da stabilirsi dal Consiglio stesso.

S. E. il Ministro dei lavori pubblici nell'approvare il Regolamento per la valutazione globale del dividendo ha pure approvate le modalità transitorie di distribuzione delle gratificazioni pel 1911-12, ed il Consiglio di Amministrazione ha, a sua volta, stabilito che le gratificazioni sieno distribuite fra gli agenti che hanno conseguito non meno di 76 punti di merito e che sieno graduate in ragione dei punti in modo da assegnare una quota a chi ha riportato 76 punti, aumentando in proporzione dei punti, fino ad assegnare tre quote a chi ha riportato il massimo di 120 punti.

19 *dicembre* 1912.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 25v (C.).

Carteggi cogli Uffici di Controllo dei prodotti per questioni relative alla gestione anteriore al 1° gennaio 1913.

In seguito al nuovo ordinamento che, in relazione all'Ordine Generale N. 29 del 1912, viene dato col 1° gennaio 1913 agli Uffici di controllo dei prodotti e con riferimento alla 1a Appendice alle Norme contabili, già diramata con l'Ordine di Servizio N. 388 (Bollettino N. 49 del 5 dicembre 1912) si indicano qui appresso, per norma delle stazioni e degli Uffici interessati, a quali dei nuovi Uffici di Controllo viene affidata la trattazione dei carteggi relativi alla gestione anteriore al 1° gennaio 1913.

1° - Carteggi riguardanti esclusivamente la contabilità delle stazioni, per le gestioni *Viaggiatori, Bagagli e cani* e Telegrafo.	Ufficio 1° Controllo Viaggiatori e Bagagli Firenze
2° - Carteggi riguardanti tutto il resto del servizio Viaggiatori, Bagagli e cani e Telegrafo, compresi i reclami relativi.	Ufficio 2° Affari diversi Viaggiatori e Bagagli Firenze
3° - Carteggi riguardanti la gestione merci G. V., per i trasporti *in servizio interno e cumulativo* (italiano ed internazionale) esclusi gli assegni, i depositi per caparre vagoni e per note d'affrancazione, e compresi i rilievi contestati della predetta gestione.	Ufficio 3° Controllo merci cumulativo Firenze
4° - Carteggi riguardanti la gestione merci P. V., per i trasporti *in servizio cumulativo* (italiano ed internazionale), esclusi gli assegni ed i depositi per caparre vagoni e per note di affrancazione.	Ufficio 4° Controllo merci cumulativo Torino

5° - Carteggi riguardanti la gestione merci P. V., per i trasporti *in servizio interno*, (esclusi gli assegni ed i depositi per caparre vagoni e per note di affrancazione) e compresi i rilievi contestati della predetta gestione.	Ufficio 5° Controllo merci servizio interno Torino
6° - Carteggi riguardanti i reclami per eccedenze di tassazione su trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata, di tutti i servizi.	Ufficio 3° Controllo merci cumulativo Firenze
7° - Carteggi riguardanti i reclami per eccedenze di tassazione su trasporti a piccola velocità di tutti i servizi.	Ufficio 10° Reclami tassazione merci Torino
8° - Carteggi riguardanti gli assegni per entrambe le gestioni G. V. e P. V. di tutti i servizi.	Ufficio 9° Assegni e Statistica merci Torino
9° - Carteggi riguardanti i depositi per caparre vagoni e per note di affrancazione.	Ufficio 11° Contabilità dei prodotti Firenze
10° - Carteggi riguardanti la gestione Capostazione e la contabilità dei prodotti.	Ufficio 11° Contabilità dei prodotti Firenze
11° - Carteggi riguardanti la richiesta di documenti di trasporto e dei riassunti delle merci, riflettenti la gestione G. V.	Ufficio 3° Controllo merci cumulativo Firenze
12° - Carteggi riguardanti la richiesta di documenti di trasporto e dei riassunti delle merci, riflettenti la gestione P. V.	Ufficio 5° Controllo merci servizio interno Torino

Resta poi inteso che la **contabilità** (quindicinale e mensile) **del dicembre 1912,** fatta eccezione per i riassunti suppletori di cui all'ultimo capoverso dell'Ordine di Servizio N. 388 del 1912, dovrà essere inviata da tutte le stazioni della rete, come per lo passato e con le modalità finora in uso, all'indirizzo:

Contabilità riassuntiva dei prodotti - in Firenze

per le gestioni Capostazione, Viaggiatori, Bagagli e cani, Telegrafo e Grande Velocità;

e **Controllo prodotti P. V. - in Torino**

per la gestione Piccola Velocità.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Obblighi del viaggiatore a tutela della propria incolumità - Sinistro riportato nello scendere da un carrozzone ferroviario - Treno fermato al di là del marciapiede della stazione.

Il viaggiatore deve accertarsi delle condizioni del luogo in cui discende dal treno, essendo egli tenuto a quella prudenza ed a quella diligenza che ciascuno in ogni momento della vita deve usare per tutela della propria integrità fisica.

Nè si può fare risalire all'Amministrazione ferroviaria la responsabilità dell'infortunio subito dal viaggiatore stesso, sotto pretesto che il treno siasi fermato fuori del marciapiede della Stazione.

CORTE APPELLO NAPOLI, Mannara c. Ferrovie Stato, 17-24 giugno 1912.

Ritenuto che il sig. Salvatore Mannara trasse in giudizio l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, domandandone la condanna a pagargli una somma non minore di lire 30,000 a titolo di risarcimento di danni, e ciò, perchè viaggiando esso istante in un treno giunto nella stazione di questa città la sera del 13 novembre 1910, erasi fatto quel treno fermare con la vettura coda sulla quale trovavasi, nel piazzale esterno in località senza marciapiede, ed egli nello scendere dallo staffone di detta vettura di coda, capitava col piede sinistro sopra un grosso ciottolo, riportando in conseguenza una violenta distorsione, per cui aveva do-

vuto farsi trasportare a braccia fuori dalla stazione ed in vettura a casa: stare a letto ammalato per molti giorni, e zoppicando ancora dopo circa un mese dallo avvenimento.

Di detto avvenimento l'Amministrazione convenuta si mostrò del tutto ignara nella sua comparsa dinanzi al Tribunale di Napoli, dichiarando di non averne potuto accertare nulla neppure in seguito delle indagini praticate dopo il libello, ma che, ad ogni modo, anche ad ammettere la probabilità della fermata fuori dalla tettoia della stazione di qualcuna delle ultime vetture del treno, alla quale l'istante accusava, la causa del suo accidente, nessuna colpa poteva addebitarsi agli agenti ferroviari, e nessuna responsabilità in conseguenza alla Amministrazione da cui dipendano, in vista della lunghezza di quel treno composto di 16 vetture e della insufficiente estensione del marciapiede nella stazione di Napoli, mentre poi causa del male avvenuto sarebbe stata l'imprudenza del Mannara per non essere disceso dalla vettura con sufficienti precauzioni.

Con sentenza delli 21-28 giugno 1912 il Tribunale adito rigettò senz'altro la domanda del Mannara, senza concedergli neanchè la prova dei fatti articolati, all'uopo considerando, fra l'altro, che anche ad ammettere non solo vera la fermata fuori tettoia della vettura sulla quale viaggiava il Mannara, ma a ritenerla altresì colposa per gli agenti ferroviari, non ne incombeva nessuna responsabilità all'Amministrazione da cui dipendevano, perchè detto fatto colposo degli agenti suoi sarebbe rimasto innocuo se avesse usato il Mannara della necessaria diligenza nel discendere dalla vettura in cui trovavasi, e quindi concorreva sul male avvenutogli, la colpa ultima a maggiore sua.

Avverso detta sentenza ha proposto il Mannara l'appello in esame.

Attesochè deduce lo appellante che malamente il Tribunale abbia valutata la responsabilità che incombe all'Amministrazione delle Ferrovie nel trasporto dei viaggiatori ai fini della incolumità loro e che errò pure col prescindere dai fatti della causa e dalle prove richieste, le quali giustificavano appieno il suo buon diritto, e col presumere in lui per dippiù una colpa di mancata cautela nel discendere dalla vettura, per compensarle con la colpa certa degli agenti della Amministrazione:

Senonchè il fatto, che il Mannara addebita agli agenti e sul quale invocò la prova, in cui tuttora insiste, nè stabilisce punto la colpa dei detti agenti per riguardo al fatto in sè stesso, nè vale a dimostrare che da nessuna altra causa sia derivato lo evento dannoso lamentato; e ciò basta perchè debba la Corte confermare il rigetto della domanda pronunziata dai primi giudici, senza bisogno di ripetere e dividerne tutti i concetti:

In vero, consistendo il fatto colposo addebitato agli agenti ferroviari nello avere essi fermato il treno «con la vettura di coda» (in cui il Mannara trovavasi) molto fuori la stazione, mentre avrebbe potuto inoltrarsi molto di più, essendo il binario libero, non presenta tale fatto in sè stesso verun carattere di illecità e di colpa, da potersi mettere a carico degli agenti medesimi, poichè da un verso non ha saputo il Mannara indicare alcuna disposizione di legge o regolamento, che imponga di far rientrare una lunga colonna di vetture di un treno ferroviario in arrivo tutte quante nello interno di una stazione ed in corrispondenza del marciapiedi in essa esistente, e dall'altro ciò sarebbe il più delle volte materialmente impossibile; mentre poi è notorio ed abituale nella stazione di Napoli sostare delle ultime vetture dei treni in arrivo pria di raggiungere il marciapiedi esistente nell'interno, anche quando parrebbe permetterlo il prosieguo del binario libero, e ciò sia per ragione di maggiore facilità in disimpegno e manovra, nel caso ordinario di doversi occupare quel binario senza indugi da altri treni, e sia per la ragione addotta dell'ubicazione stessa del cancello di uscita laterale alla tettoia della stazione di Napoli, per la quale ubicazione conviene evidentemente di non fare inoltrare i treni in arrivo in tutta la loro lunghezza nell'interno della stazione stessa allo scopo di permettere ai viaggiatori discendenti dalle vetture di raggiungere più direttamente e con minore confusione il detto cancello di uscita. Oltre a ciò, come s'è sopra accennato, non costituisce prova che causa unica della distorsione del piede lamentata dal Mannara sia stata la fermata all'infuori della stazione della vettura di coda di che trattasi.

Imperocchè una sciagura simile può incogliere a chiunque, anche senza discendere da un'altezza maggiore o minore, poggi in male modo, i piedi persino in terra piena, sia perchè distratto o per avere gli arti infuori indolenziti per anormale circolazione del

sangue dopo essere stato a lungo seduto, e sia pure per essere scivolato sopra un grosso ciottolo, il cui rinvenimento all'infuori di una stazione non è caso insolito, nè può attribuirsi a colpa dell'Amministrazione ferroviaria.

Attesochè riuscendo soccombente il Mannara anche in questa sede di appello; è forza dichiararlo tenuto al rimborso delle relative spese verso l'Amministrazione appellata.

P. q. m. la Corte uditi i procuratori delle parti, rigetta l'appello prodotto dal sig. Salvatore Mannara avverso la sentenza del Tribunale di Napoli del 21-28 giugno 1911, che conseguentemente conferma ed ordina eseguire:

Condanna esso Mannara alle spese di questo giudizio di appello, da tassarsi dal consigliere estensore in pro dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.